ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ



REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 11 **Septembrie** 1932

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice



Iarna în portul Constanța

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul " Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul " Cpt. ȘTUBE D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprînderi, agenții	**Le 800**
Pentru școli, căzărmi	**" 400**
Pentru particulari	**" 300**
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării	**" 150**

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREȘTI





Liga Navală Română a scos un ALBUM AL MARINEI, conţinând 30 reproduceri după aquarelele pictorului de marine Ştiubei.

Albumul reprezintă istoricul marinei româneşti din timpul lui Ştefan cel Mare şi până în zilele noastre.

Formatul este de carte poştală şi se vinde cu preţul convenabil.

Se găseşte de vânzare la sediul Ligei Navale în Bucureşti (Str. Aristide Briand 16, fostă Regală), precum şi la secţiile Ligei Navale din provincie.

ITINERARIUL VAPORULUI N. F. R. RAPID „BRÂNCOVEANU"

Pe linia T.-SEVERIN — BAZIAȘ și legăturile cu liniile N. F. R. și C. F. R.

Zile	Trenuri sau Vapoare R.	A.	P.	Plecări Sosiri	Km.	Stațiunea C. F. R. portul sau N. F. R.	Km.	Sosire Plecare	Trenuri sau vapoare R.	A.	P.	Zile
Marți-S-tă	13^{15}	20^{10}	—	pl.	—	București	364	sos.	19^{07}	6^{20}	6^{05}	—
—	10^{40}	3^{40}	—	sos.	364	T.-Sever.	—	pl.	12^{24}	22^{48}	9^{41}	Luni, Joi
Marți-S-tă	10^{35}	—	6^{48}	pl.	—	Cluj	538	sos.	—	19^{55}	—	—
—	—	3^{40}	—	sos.	530	T.-Sever.	—	pl.	12^{24}	—	19^{41}	Luni, Joi
Marți-S-tă	13^{06}	7^{17}	6^{05}	pl.	—	Iași	772	sos.	7^{30}	13^{55}	10^{41}	—
—	—	3^{40}	—	sos.	772	T.-Sever.	—	pl.	12^{24}	22^{48}	41	Luni, Joi
Marți-S-tă	10^{45}	—	5^{15}	pl.	—	Chișinău	903	sos.	7^{59}	0^{10}	0^{110}	—
—	—	3^{40}	—	sos.	353	T.-Sever.	—	pl.	12^{24}	22^{40}	19^{41}	Luni, Joi
Sâmbătă și Mercuri	Cursa N.F.R. Vâlcov-Sulina-Galați		4^{00}	pl.	171	Vâlcov	171	sos.	19^{00}			Joi și Duminică
			6^{00}	sos.	152	Sulina	150	sos.	17^{30}			
Duminică și Joi	Cursa N. F. R. Galați—T.Severin		17^{20} / 6^{00}	sos. / pl.	—	Galați *	925	pl. / sos.	9^{00} / 8^{15}	Cursa N. F. R. T.-Severin — Galați		Sâmbătă Mercuri
Duminică și Joi*			7^{30} / 8^{00}	sos. / pl.	20	Brăila	905	pl. / sos.	7^{15} / 6^{20}			Sâmbătă Mercuri
Luni și Vineri			8^{50} / 11^{15}	sos. / pl.	343	Giurgiu	582	pl. / sos.	13^{20} / 12^{20}			Marți și Vineri
Marți și Sâmbătă			21^{45}	sos.	781	T.-Sever.*	—	pl.	14^{00}			Luni, Joi
Mercuri și Duminică	Cursa N. F. R.		6^{00}	pl.	—	T.-Sever.*	144	sos.	11^{30}	Cursa N. F. R. Baziaș — T.-Severin		Luni și Joi
			8^{45}	pl.	21	Adakaleh	123	pl.	—			
			9^{00}	pl.	24	Orșova	120	pl.	10^{30}			
			12^{10}	pl.	64	Svinița	80	pl.	8^{25}			
			14^{00}	pl.	86	Drencova	59	pl.	7^{25}			
			17^{30}	pl.	119	Moldova	25	pl.	5^{45}			
			19^{70}	sos.	144	Baziaș *	—	pl.	5^{30}			

ITINERARIUL VAPOARELOR N.F.R. RAPIDE

Principele Nicolae, Domnul Tudor, Vasile Lupu și Giurgiu

Linia Brăila (Galați) Vâlcov și Sulina și legăt. cu C.F.R. și N.F.R.

Zile	Trenuri sau vapoare R.	A.	P.	Plecări Sosiri	Klm.	Portul N.F.R. sau stație C.F.R.	Klm.	Plecări Sosiri	Trenuri sau vapoare R.	A.	P.	Zile
Trenuri pe C. F. R. zilnice	18^{20}	19^{20}	23^{45}	pl.	—	București	238	sos.	5^{50}	10^{30}	—	Trenuri pe C. F. R. zilnice
	21^{55}	23^{57}	6^{15}	sos.	260	Galați	32	pl.	22^{40}	5^{00}	—	
	21^{18}	23^{15}	5^{09}	sos.	228	Brăila	—	pl.	23^{43}	5^{45}	—	
	2^{53}	10^{35}	—	pl.	—	Cluj	763	sos.	23^{46}	17^{33}	—	
	21^{55}	6^{15}	—	sos.	763	Galați	32	pl.	5^{00}	0^{30}	—	
	21^{18}	5^{09}	—	sos.	731	Brăila	—	pl.	5^{15}	23^{20}	—	
		22^{30}	13^{06}	pl.	—	Iași	277	sos.	—	7^{30}	7^{30}	
		5^{40}	17^{59}	sos.	255	Galați	32	pl.	—	0^{30}	22^{38}	
		5^{40}	19^{09}	sos.	277	Brăila	—	pl.	—	23^{20}	21^{10}	
	10^{45}	20^{36}	—	pl.	—	Chișinău	332	sos.	0^{10}	7^{59}	—	
	17^{57}	4^{45}	—	sos.	300	Galați	32	pl.	10^{05}	0^{10}	—	
	19^{09}	5^{40}	—	sos.	332	Brăila	—	pl.	2^{40}	23^{20}	—	
Luni și Joi	Cursa Baziași-T.-Sever.		5^{00}	pl.	—	Baziași*	925	sos. / pl. / pl.	17^{00}	Cursa T.-Sev.-Baziași		Miercuri și Duminică
Mercuri și Sâmbătă / Marți și Vineri / Luni și Joi	Cursa T.-Severin-Galați		14^{00}	pl.	144	T.-Sev. *	781	sos.	21^{45}	Cursa Galați-T.-Severin		Marți și Duminică / Luni și Vineri / Duminică și Joi
			13^{20}	pl.	582	Giurgiu	343	pl.	11^{15}			
			7^{15}	sos.	905	Brăila	20	pl.	8^{00}			
			8^{15}	sos.	925	Galați *	—	pl.	6^{00}			
In toate zilele	Cursa N.F.R. Galați-Tulcea-Vâlcov. (Vap. Pr. Nicolae, D. Tudor și Vasile Lupu).		7^{30}	pl.	—	Brăila *	191	sos.	20^{06}	Cursa N.F.R. Valea la Tulcea-Galați-Brăila (cu vap. Pr. Nicolae, D. Tudor și V. Lupu).		In toate zilele
			9^{30}	sos.	20	Galați	171	pl.	19^{00}			
			9^{00}	pl.	20	Galați	171	sos.	17^{20}			
			10^{00}	pl.	44	Reni	150	pl.	16^{00}			
			11^{20}	pl.	64	Isacea	127	pl.	14^{00}			
			12^{50}	sds.	98	Tulcea	106	pl.	12^{00}			
			13^{10}	pl.	98	Tulcea	166	sos.	11^{50}			
			14^{40}	pl.	77	Ismail	5	pl.	10^{00}			
			16^{00}	pl.	102	Căslița	50	pl.	8^{20}			
			17^{25}	pl.	123	Chilia n.	29	pl.	7^{00}			
			17^{40}	pl.	125	Chilia v.	27	pl.	5^{30}			
			19^{00}	sos.	125	Vâlcov	—	pl.	4^{00}			
	Curra Turcea-Sulina (vap. Giurgiu și Cetatea Albă)		14	pl.	98	Tulcea *	99	sos.	11^{00}	Cursa Sulina-Tulcea (cu vap. Giurgiu și Cetatea Albă)		
			17^{30}	sos.	170	Sulina *	—	pl.	6^{00}			

Trenuri C. F. R.: R = rapid, A = accelerat, P = personal.

* Călătorii sosiți seara cu trenurile C.F.R. sau vapoarele N.F.R. se pot îmbarca pe vapor la Brăila (Galați) sau Vâlcov fără plată, Pot ocupa și cabine complete sau paturi în aceiași cabină, cu plată după tarif, în limita locurilor disponibile.

TARIFE PENTRU TRANSPORTURI DE CĂLATORI

I. LINIA

GALAȚI — BRĂILA — SILISTRA
GIURGIU — T.-SEVERIN ([1])

Station	Cl.																			
GALAȚI																				
BRĂILA	I	50																		
	II	36																		
G. IALOMIȚA	I	240	190																	
	II	168	134																	
HÂRȘOVA	I	260	216	52																
	II	182	152	36																
CERNAVODĂ	I	308	286	152	128															
	II	216	200	106	90															
OLTINA	I	346	324	240	216	90														
	II	242	226	168	152	62														
SILISTRA	I	380	368	292	282	204	114													
	II	266	258	206	196	142	80													
OLTENIȚA	I	420	404	350	340	286	240	140												
	II	294	284	246	238	200	168	98												
TURTUCAIA	I	422	208	350	346	292	254	152	28											
	II	296	286	246	242	206	178	106	18											
GIURGIU	I	462	450	398	394	356	318	276	164	152										
	II	322	314	278	276	250	224	194	116	106										
RUSCIUC	I	462	452	402	394	362	324	276	176	164	50									
	II	322	316	280	276	254	226	194	124	116	36									
ZIMNICEA	I	496	486	444	438	402	376	340	282	282	164	152								
	II	348	340	310	306	280	264	238	196	199	116	106								
T. MĂGURELE	I	516	508	468	462	434	408	376	330	324	260	254	114							
	II	362	356	328	322	304	286	264	230	226	182	178	80							
CORABIA	I	532	522	488	482	452	430	402	362	362	296	292	190	90						
	II	374	366	342	338	316	302	280	254	254	208	206	134	67						
BECHET	I	552	546	512	508	482	462	438	398	398	350	346	282	216	128					
	II	386	382	357	356	338	322	306	278	278	246	242	196	152	90					
LOM PALANCA	I	576	570	544	540	516	498	476	446	444	402	398	356	302	276	178				
	II	404	398	382	378	362	350	334	312	310	280	278	250	216	194	124				
CALAFAT	I	594	588	562	558	548	522	504	476	474	438	434	394	362	330	276	128			
	II	416	412	394	392	378	366	352	334	332	306	304	274	254	230	194	90			
CETATEA	I	600	594	566	564	548	532	510	486	482	448	444	404	372	346	292	178	52		
	II	420	416	398	394	384	374	358	340	338	312	310	284	260	242	206	124	36		
GRUIA	I	614	606	582	578	560	548	530	506	504	470	468	434	402	380	336	260	140	102	
	II	430	424	406	404	392	384	370	354	355	328	328	304	280	266	236	182	98	72	
TURNUL-SEVERIN	I	642	636	610	606	588	576	562	544	542	512	510	482	456	438	402	346	292	276	204
	II	450	446	428	424	412	404	394	382	380	358	358	338	320	306	280	242	206	194	142

([1]) Pentru această linie — cu excepția distanței Galați-Brăila — pe timpul dela 1 Iunie-1 Sept. se face o reducere de 20% din acest tarif.

II. LINIA

BRĂILA — TULCEA — VÂLCOV

Station	Cl.							
BRĂILA								
GALAȚI	I	50						
	II	56						
RENI	I	102	50					
	II	66	36					
ISACCEA	I	129	128	78				
	II	84	79	60				
TULCEA	I	175	150	152	60			
	II	110	100	108	54			
ISMAIL	I	240	216	180	114	78		
	II	110	144	120	90	60		
CHILIA-NOUĂ	I	318	276	252	228	204	108	
	II	222	204	180	144	120	72	
VÂLCOV	I	350	330	288	276	260	180	140
	II	240	230	216	180	168	120	94

III. LINIA

BRĂILA — TULCEA — SULINA

Station	Cl.					
BRĂILA						
GALAȚI	I	50				
	II	36				
RENI	I	102	50			
	II	66	36			
ISACCEA	I	126	128	78		
	II	84	79	60		
TULCEA	I	175	150	152	60	
	II	114	100	108	54	
SULINA	I	330	314	292	260	190
	II	230	220	206	182	135

IV. LINIA

TURNUL-SEVERIN — BAZIAȘ

Station	Cl.						
T. SEVERIN							
ADAKALEH	I	102					
	II	40					
ORȘOVA	I	102					
	II	40					
SVINIȚA	I	254	164	164			
	II	160	80	80			
DRENKOVA	I	286	240	240	78		
	II	180	150	150	50		
MOLDOVA VECHE	I	340	302	302	204	128	
	II	200	180	180	100	60	
BAZIAȘ	I	376	340	340	276	228	102
	II	240	200	200	175	100	60

V. LINIA

BRĂILA — FRECĂȚEI — MĂCIN

Station	Cl.							
BRAILA								
MĂCIN	I	1						
	II	11						
CARCALIU	I	36	15					
	II	24	10					
IGLIȚA	I	38	20	10				
	II	25	12	5				
GURA ARMANULUI	I	40	20	15	10			
	II	28	12	10	5			
TURCOAIA	I	40	20	15	10	10		
	II	28	14	10	5	5		
PECINEAGA	I	60	30	25	15	20	15	
	II	40	20	15	8	12	8	
PIATRA FRECĂȚEI	I	80	40	30	25	80	20	20
	II	65	26	18	14	18	12	12

VI. LINIA GALAȚI—BRĂILA

Classa	Bilete simple	Bilete dus și întors	Abonamente lunare	Bilete de sezon
I	50	85	1500	Un carnet cu 40 bilete Lei 1720
II	36	60	1000	—

VII. LINIA

CĂLĂRAȘI - SILISTRA - OSTROV

Station	Cl.		
CĂLARAȘI			
SILISTRA	I	50	
	II	25	
OSTROV	I	60	50
	II	46	36

VIII. LINIA TURTUCAIA - OLTENIȚA

Cl.		
	I	28
	II	18

IX. LINIA GIURGIU - RUSGIUK

Cl.		
	I	50
	II	36

X. LINIA CALAFAT — VIDIN

Cu șalupa motor. Cursele după conveniență și numărul de pasageri.

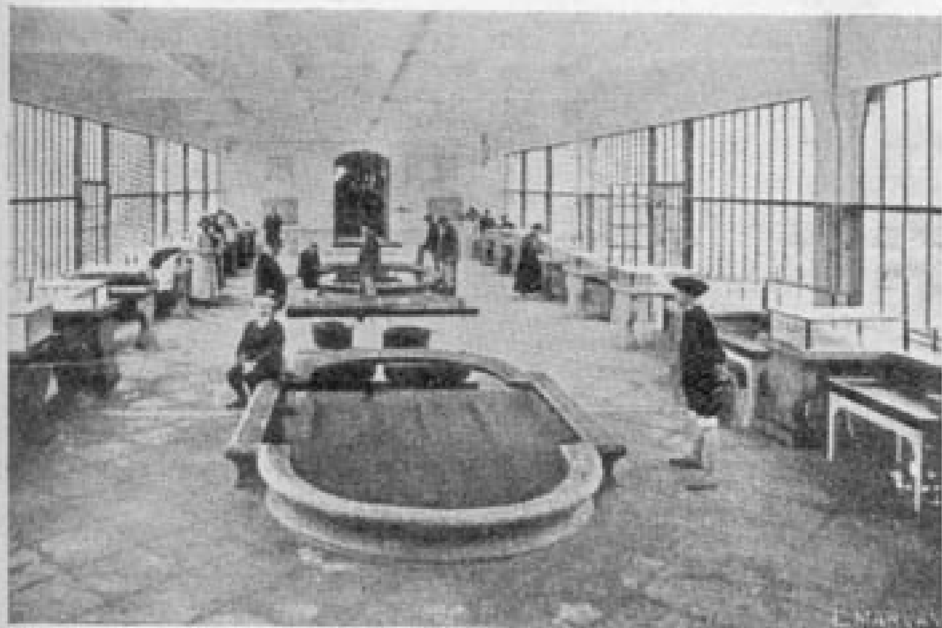
BAGAJE ȘI MĂRFURI

Vapoarele de pasageri transportă și bagaje și mărfuri cu mare viteză. Costul pentru 100 kgr. este de circa 20—30 o|o din prețul biletului clasa I



Aquariu şi muzeu maritim la Constanţa

Sunt popoare cari au dus lupte sângeroase în cursul veacurilor ca să-şi deschidă o fereastră la Mare. Noi avem marea dar întârziem mereu să ne folosim de ea. O intreagă populaţie românească continuă să privească înapoi spre uscat şi nu înainte spre căile largi, deschise de marea care ne scaldă ţara.



Aquariul din Monaco.

Cu durere trebue să constatăm că în România, legătura cu apa este mai slabă decât chiar în ţările vecine, cari n'au eşire la mare, ca Ungaria şi Cehoslovacia.

Suntem singura ţară care nu face navigaţie de cabotaj în lungul coastei maritime.

Ca să ne afirmăm stăpânirea pe această mare trebue să navigăm pe ea, să facem porturi şi adăposturi, să o cunoaştem, să o studiem din toate punctele de vedere.

Am navigat prea puţin căci nu avem destule nave româneşti, n'am făcut decât un singur port: Constanţa, nu am făcut studii ştiinţifice, cu cunoaştem încă Marea Neagră.

Inainte de război, Ruşii făceau studii serioase asupra acestei mări, chiar în apele noastre teritoriale.

Imi aduc aminte că fiind la Sulina, am primit vizita a doi savanţi ruşi, veniţi cu'n vapor de salvare amenajat anume pentru studii: *„Haidamac Lidocol"*. I'am însoţit — din ordin — la insula Şerpilor, unde li s'a permis să facă cercetări ştiinţifice.

Bulgarii, au început şi ei să facă asemenea studii înfiinţând chiar o staţie mărітimă şi un aquariu la Varna — la inaugurare a fost invitat acolo şi d-l Dr. Antipa.

Noi avem de câţiva ani înfiinţate două staţii maritime în apropierea Constanţei — la Agigea şi la Tăbăcărie. Una cu'n caracter universitar şi alta curat ştiinţifică.

Nu poate decât să ne bucure aceste începuturi. Dar lucrările de laborator trebuesc popularizate şi răspândite, pentru a instrui masele, pentrua deştepta interesul, a forma şi educa marele public pentru cultul mării.

„Cercetarea ştiinţifică se poate face în ascuns, dar rezultatele trebue să vorbească tuturor ochilor şi să fie în drumul tuturor paşilor, ca să câştige pentru o atât de iubită şi de uitată menire" — a zis cu drept cuvânt un iubitor al mărei, d-l Bucuţă, în conferinţa ţinută la Balcic, despre cunoaşterea Mărei Negre.



Peştele sburător.

In viaţa mea am văzut câteva aquarii în Europa şi în America. C'o plăcere aproape copilărească m'am desfătat zile întregi urmărind vietăţile în apa de mare închisă în cutiile patrate de sticlă transparentă.

„Cum, noi nu putem avea la Constanța asemenea instalații? Mă chinuia continuu un vis nerealizabil. Un aquariu este o întreprindere așa de grea în cât țara noastră nu și-o poate permite?

Și iată am trăit să văd un aquariu făcut la Varna.

Adică noi să nu fim în stare nici să imităm măcar ce-au făcut vecinii noștri?

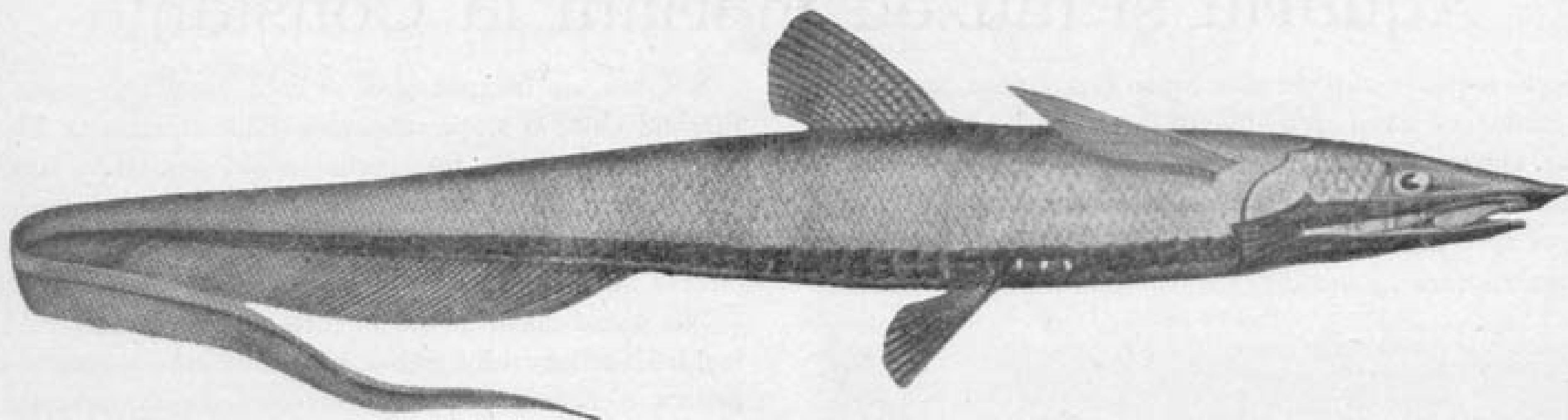
Am vizitat, condus de secretarul *Ligii Navale Bulgare*, și Muzeul Maritim pe care l-au început deocamdată în localul Liceului din Varna.

S'a prefăcut în hotel militar destinând câteva încăperi Serviciului Hidrografic și Ligii Navale Române.

Prin Constanța, primul port al țării, se perindează anual mii și mii de vizitatori, excursii și colonii școlare; toată această lume atrasă de orizontul Mărei, va învăța într'o oră petrecută la Muzeul Maritim, lucruri ce nici în școală și nici în viață nu au putința să le învețe.

Să nu credeți că este nevoe de prea mari cheltueli. Desigur mai puține decât la Varna.

Sunt trei mari instituții cari trebue să colaboreze: și



Peștele luminos.

Merită toată lauda și admirația cei cari pun atâta inimă pentru cunoașterea și propaganda mărei.

C'o dureroasă strângere de inimă am plecat din Varna. Simțul de dreptate ne face să recunoaștem meritul fiecăruia și pilda bună s'o luăm ori unde o întâlnim.

Un slab început de *muzeu maritim* avem în secția Marinei din Muzeul Militar dela Parcul Carol.

Adevăratul muzeu maritim științific, technic și istoric trebue neapărat să se întocmească la Constanța, unde se va instala și *aquariul* pe care-l visez din copilărie.

Localul este gata, splendid, anume parcă făcut în acest scop: fostul *Hotel Carol*. O destinație mai măreață nu-i se poate da acestei clădiri făcută de Englezi chiar pe malul Mărei.

Această casă, a fost cumpărată cu banii Marinei Militare pentru Comandament sau pentru Școala Navală. Prin ce împrejurare, nu știu, 'i s'a schimbat destinația.

toate trei au mari posibilitățiț de personal și material:

1. Marina Militară.

2. Direcția Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă.

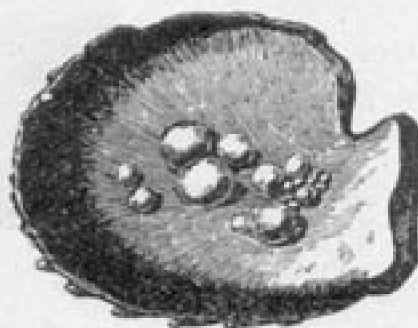
3. Serviciul Pescăriei.

Mai mult decât bani se cere inimă, inițiativă și acordul părților.

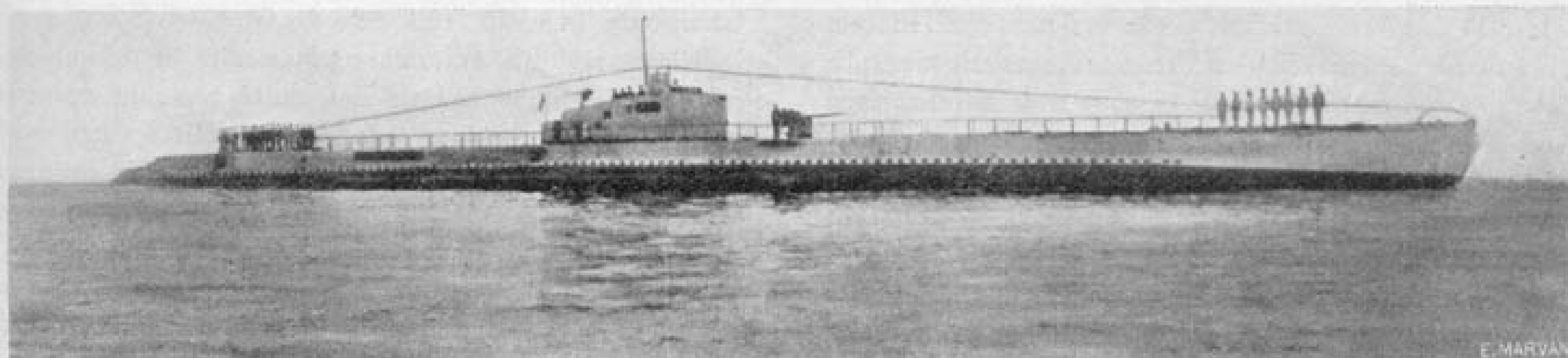
Pricepere este, căci factorul științific îl avem în mijlocul nostru. .

Savantul Dr. Antipa, de reputație mondială în această materie, vice-președinte la Societatea de Studii a Mărei Mediterane, d-sa care a dovedit că poate să creeze din nimic un muzeu minunat, ca cel din București, care face cinste țărei, își va da — suntem siguri — prețiosul său tribut pentru a lăsa în urma generațiilor cari vin o operă grandioasă pe țărmul românesc al Mărei Negre.

JEAN BART



Stridia cu perle.



CATASTROFE SUBMARINE

de Al. Marius Gheorghiu

Pierderea submarinului francez „Prométhée" în apropiere de Cherbourg, la 7 Julie trecut, pe când făcea încercări de navigaţie la suprafaţă, pierdere care îndoliază încă odată marina de război franceză, atrage din nou atenţia tuturor asupra acestei categorii de vase, pentru marele public încă pline de mister.

Submarinul „Prométhée" era prototipul unei serii de cinci vase cuprinse în programul naval întocmit în 1927. Lansat în Octombrie 1930 de şantierele din Cherbourg, submarinul avea un deplasament de 1379 tone la suprafaţă şi de 2060 tone în imersiune. Era lung de 90 m. 30; lat de 8.16 m. şi avea un pescaj de 4.70 m. La suprafaţă era acţionat de două motoare Diesel cu o viteză de 18 mile, iar în adâncime de două motoare electrice cu o viteză de 10 mile. Avea la bord un echipaj de 61 oameni din cari au fost salvaţi numai 7, printre cari şi comandantul.

Cauzele accidentului nu se cunosc încă precis; se presupune că o manevră greşită a vre-unui om din echipaj a deschis vanele balasturilor de apă, fără ca celelalte panouri prin cari interiorul submarinului comunică cu exteriorul în navigaţia la suprafaţă, să fi fost în prealabil închise. Apa a inundat întregul corp al submarinului, provocându-i scufundarea în 45 secunde.

Pentru a ne da mai bine seama de drama petrecută cu prilejul scufundării submarinului „Prométhée" ne propunem să schiţăm în cele ce urmează, în termeni simpli, câteva detalii asupra structurei submarinelor, precum şi asupra mijloacelor de salvare proprie cari stau la îndemâna echipajului.

Dela primul submarin *„la Tortue"* al lui Bushnell (1776), *„Nautilus"* al lui Fulton (1800), *„Brandtaucher"* al lui Bauer (1850), *„le Plongeur"* al lui Bourgeois şi Brun (1864), dela aceşti precursori ai submarinului, multe progrese au fost realizate până a se putea ajunge la construcţia submarinelor de 2000 tone, cari în timpul războiului n'au fost departe de a paraliza transporturile aliaţilor.

Toate aceste unităţi sunt cuprinse sub denumirea generică de *„submarine"*; trebue însă să facem o deosebire între *„submarine"* şi *„submersibile"*, diferenţele între aceste tipuri având o influenţă deosebit de importantă asupra riscurilor pe cari poate să le întâmpine şi a mijloacelor de a le evita.

Atât submarinele cât şi submersibilele se compun în esenţă dintr'un corp de tablă groasă, în formă de ţigare, putând rezista la o presiune de până la 100 m. apă. Pe lângă tancurile de balast de apă (dublu fund) pe cari le are orice vas modern, submarinele şi submersibilele au şi tancuri de balast laterale, cari prin umplerea lor cu apă, anulează flotabilitatea şi ajută la imersiune. Reglajul precis al cantităţei de apă cu care se umple tancurile se face prin nişte chesoane *(caisses d'assiette)* prevăzute cu un nivel şi în cari se introduce mai multă sau mai puţină apă, după greutatea aflătoare la bord (echipaj, provizii, muniţii, combustibil, etc.).

Diferenţa între submarine şi submersibile constă în aceia că primele au tancurile de balast construite în interiorul corpului, pe când submersibilele în afara lui. (Fig. 1 şi 2).

Tancurile de balast ale submarinelor, din motive de economisire a spaţiului utilizabil, sunt reduse ca volum şi ocupă până la maximum 12% din deplasamentul total. Ele suportă presiunea apei în imersiune şi trebuesc construite din aceiaşi tablă groasă ca şi corpul.

Submersibilele, din potrivă, au tancurile de balast construite în exteriorul corpului, împrejurul căruia formează un dublu înveliş. Volumul lor poate atinge dela 25—33% din deplasamentul total. Fiind exterioare, aceste tancuri pot fi lăsate să comunice liber cu marea printr'o vană de umplere care se deschide la partea lor inferioară şi printr'o alta de evacuare a aerului, la partea lor superioară. Tabla din care se confecţionează aceste tancuri e de grosime relativ mică, deoarece în imersiune nu are de suportat presiunea apei.

In navigaţia la suprafaţă, submarinul cu flotabilitatea lui redusă, iese prea puţin afară din apă. Submersibilul, uşurat de enormul volum de apă a balasturilor sale, închise şi goale în navigaţia la suprafaţă, este tot atât de înalt deasupra nivelului apei ca un vas torpilor de un tonaj egal. Ca şi un torpilor, submersibilul poate naviga la suprafaţă şi pe timp rău, pe când submarinul nu gă-

şeşte altă scăpare de valuri decât în imersiune. In cele ce urmează ne vom servi de termenul generic de submarin pentru ambele tipuri de vase, cum de altfel se face acum în mod obişnuit.

Să vedem în continuare cari sunt riscurile la cari sunt expuse submarinele. Le putem împărţi în două categorii: riscuri interioare şi riscuri exterioare .

Un submarin are un anumit număr de deschideri ca : panouri de acces, mâneci de aeraţie etc. cari trebuesc închise înainte de imersiune şi un sistem de conducte destul de complicat care deserveşte navigaţia la suprafaţă şi în imersiune : conducte pentru umplerea şi golirea tancurilor, a chesoanelor de reglaj, sorburi pentru secarea apei care ar pătrunde în interiorul spaţiului utilizabil, conducte pentru alimentarea mânecilor de incendiu etc. Ofiţerii şi echipajul trebue să cunoască bine întregul sistem de panouri şi conducte ale vasului pe cari sunt îmbarcaţi pentru ca ordinele să fie precise şi executate în perfectă cunoştinţă a materialului. Aceasta însă n'a putut evita pierderea a multor submarine ale căror panouri nu s'au închis la timp, sau nu destul de bine.

Tancurile de balast ale „submarinelor" cari după cum am văzut, sunt interioare. au peretele interior din tablă relativ subţire, fiindcă la presiunea mediului în imersiune rezistă numai peretele exterior (vezi fig. 1). Dacă

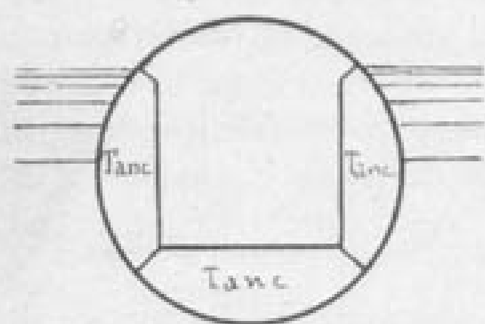


Fig. 1.

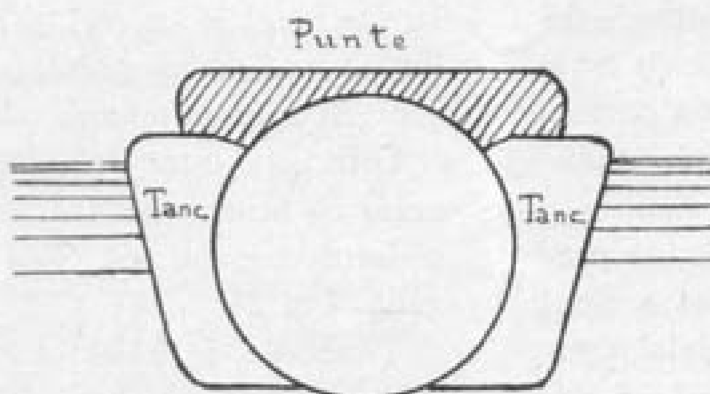


Fig. 2.

în timpul umplerei tancurilor vre-o vană din exterior nu se închide complect sau de loc, în imersiune presiunea apei, care creşte cu adâncimea, apasă pe peretele interior al tancului pe care, la un moment dat, îl poate sparge. Aşa s'a perdut submarinul francez *„Lutin"* în 1908, când o vană nu s'a putut închide bine din cauza câtorva pietricele intrate în locaşul ei.

Riscurile de explozie la bord sunt iarăşi destul de mari. Torpilele automobile, rezervoarele de aer comprimat, muniţia de exerciţiu, acumulatoarele pot produce grave accidente şi chiar catastrofe.

In sfârşit acumulatoarele electrice degajează, în timpul încărcărei lor, gaze foarte inflamabile. Incărcarea se face în timpul navigaţiei la suprafaţă şi o ventilaţie activă curăţă de obicei aceste gaze. Dar dacă ventilaţia nu e suficientă, o scânteie cât de mică poate aprinde amesterul de gaze şi provoca o explozie. Aceasta fu cauza accidentului submarinului *„Néréide"* la Toulon în Noembrie 1925. Un accident de aceiaşi natură scufundă la Cherbourg în 1916, submarinul *„Gustave-Zédé"*.

Printre riscurile exterioare putem cita în primul rând coliziunea. Manevrând cu mai multă greutate decât un vas de suprafaţă, cu o percepţie la periscop mai puţin precisă a mişcărilor celorlalte vase, submarinul nu poate evita o coliziune iminentă decât printr'o imersiune imediată şi profundă. O întârziere cât de mică îi poate fi fatală. Astfel s'au perdut submarinele franceze *„Pluviôse"* şi *„Vendémiaire"*, primul lovit de un vas de călători lângă Calais în 1910, al doilea de un cuirasat în Marea Mânecei. Nu de mult submarinul englez *„Poseidon"* piere în mările Chinei, lovit de un alt vas în momentul când voia să treacă la navigaţia în suprafaţă.

Un caz mai rar e o coliziune între două submarine în imersiune. In timp de pace submarinele operează în sectoare determinate şi riscul de coliziune e inexistent. Dar în timp de război când mai multe submarine pot căuta să atace acelaş vas inamic, accidentul se poate întâmpla.

Astfel submarinul *„Gay Lussac"* a intrat în coliziune cu *„Berthelot"* în Mediterana în 1917, cauzându-şi reciproc avarii serioase.

Alte riscuri de coliziune sunt acele cu stânci submarine sau epave.

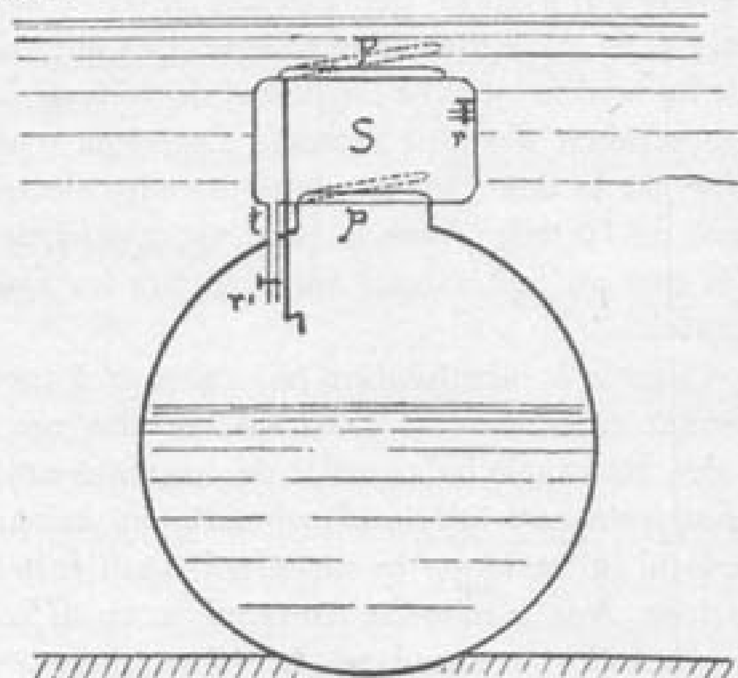


Fig. 3.

In caz de pericol, comandantul submarinului are la îndemână următoarele mijloace de salvare : 1) lestul de plumb ; 2) aerul comprimat.

Dacă submarinul e la fund şi nu se mai poate ridica prin mijloace proprii, salvarea echipajului se poate face prin scafandre individuale trecând printr'un dom sau clopot, denumit *„sas"* (vezi fig. 3).

Lestul de plumb e format dintr'o masă de plumb în greutate de câteva tone, aşezată sub chila submarinului şi care se poate detaşa printr'o pârghie comandată din interior. Submarinul se uşurează brusc prin căderea lestului de plumb şi dacă greutatea de apă intrată în submarin e mai mică decât a lestului de plumb, vasul se urcă la suprafaţă.

La bordul fiecărui submarin există o mare cantitate de aer comprimat, închis în butelii sau rezervoare la 150-

180 kgr. presiune. Cantitatea lui variază după tonajul vasului — la submarinele mari până la 5000 litri. Tancurile de balast au mai multe compartimente despărţite între ele prin pereţi etanşi. La partea superioară a fiecărui compartiment se află instalat câte un tub în comunicaţie cu un rezervor de aer comprimat. Tubăria de evacuare a tancurilor prin aer comprimat este astfel împărţită ca să se poată goli tancurile toate de odată sau numai parte din ele. In caz de pericol de scufundare, ambele mijloace de salvare: aruncarea lestului şi golirea tancurilor prin aer comprimat, se utilizează de obicei simultan.

Dacă submarinul nu se ridică la suprafaţă prin aceste mijloace atunci când vasul ajunge la fund, se încearcă salvarea oamenilor prin „sas" (fig. 3). Acesta se compune dintr'un clopot S, care comunică cu interiorul printr'o uşă circulară *p*, iar cu exteriorul prin P. Aceste uşi se manevrează, prima din interiorul submarinului, iar a doua din clopotul S şi din interior. Robinetul *r* din clopot permite umplerea acestuia cu apă, iar tubul *t* cu robinetul *r'*, golirea lui în interiorul submarinului.

Vasul ajuns la fund, primul om care vrea să se salveze, deschide uşa *p* din interior şi se introduce în clapot. Inchide apoi uşa *p*, fiind în clopot şi deschide robinetul *r*. Apa intră în clopot comprimând aerul către partea superioară. Robinetul *r* e închis când se stabileşte un ecihlibru între presiunea aerului din năuntru şi presiunea apei din afară care apasă pe uşa P. Acest moment e ales de omul din clopot prin încercări cu mâna asupra uşei P până când simte că cedează. Deschide apoi uşa P pe unde iese luat în sus spre suprafaţa apei, de aerul comprimat care caută să se ridice. Din interiorul submarinului se închide apoi uşa P, se goleşte clopotul de apă, prin tubul *t* şi robinetul *r'* şi manevra se repetă pentru al doilea om. Inainte de a trece în clopot, oamenii se îmbracă în costumul de scafandrier, care constă dintr'o cască, o vestă impermeabilă strânsă la centură şi un aparat generator de oxigen. Mai e un pericol pentru omul care iese la suprafaţă: schimbarea bruscă a presiunei poate să-i cauzeze accidente şi chiar moartea. Dar toţi preferă acest risc, sufocărei sigure din submarin.

Toate aceste mijloace încercate şi nefiind eficiente (se poate ca submarinul să fie aşezat pe fund înclinat şi clopotul umplut în permanenţă cu apă să devină inutilizabil) echipajul mai poate găsi o salvare refugiindu-se în compartimentele cari nu sunt încă inundate. Dacă echipajul poate detaşa colacul telefonic — care e aşezat la exteriorul submarinului dar se manevrează din interior — acesta se ridică la suprafaţa apei şi prin cablul telefonic de care e legat, se poate comunica din submarin cu vre-un vas care ar zări în trecere acest colac. Dar salvarea trebue să vină repede fiindcă compartimentele cari sunt goale se pot umple, sau cedează presiunei apei, sau încă echipajul piere sufocat de vicierea aerului. Lucrul acesta s'a întâmplat cu echipajul submarinului francez *„Farfadet"* pierdut la Bizerte în 1905. Salvatorii au intrat în comunicaţie telefonică în două rânduri cu echipajul submarinului scufundat, dar cablurile prin cari se încerca să se ridice submarinul, au cedat de două ori. Când s'a reuşit să se aducă la suprafaţă, nici un om din echipaj nu mai era în viaţă.

In caz de pierdere a unui submarin, locul precis al accidentului, dacă n u se găsesc urme de ulei la suprafaţa apei, sau bule de aer, se stabileşte prin scafandrieri. Căutarea pe funduri adânci se face însă anevoios, scafandrierii neputând să coboare la adâncimi mai mari de 40 metri, cu aparate obişnuite.

In Germania s'a construit după război un scafandru de un volum mai mare, în formă de cilindru, care poate să coboare până la 150 metri. Pereţii cilindrului pot rezista până la o presiune de 250 metri adâncime. Acest cilindru e destul de mare pentru ca un om să poată lucra comod. Aparatul are tancuri de balast cari se pot goli din interior, cu alte cuvinte scafandrierul poate regla flotabilitatea şi aderenţa pe fund după trebuinţă. Aparatul e prevăzut cu grife cari manevrate din interior, pot face aceleaşi servicii pe cari le-ar face direct mâna scafandrierului. Cilindrul are în interior un proector, ferestre groase pentru supravegherea lucrărilor, manometru, barometru, telefon , butelii de oxigen, etc. Acest scafandru e coborât printr'un cablu, dar dacă cablul s'ar rupe, aparatul se poate ridica singur la suprafaţă, prin golirea cu aer comprimat a tancurilor de balast.

Dacă submarinul e pe un fund nu prea inaccesibil, se poate încerca salvarea lui prin docuri de ridicare. Aceste se compun din două pontoane depărtate între ele cam cu 15 metri şi unite transversal printr'o punte metalică. De această punte se fixează cabluri sau lanţuri groase manevrate de scripete puternice. Scafandrierul leagă aceste lanţuri de inelele prevăzute pe corpul submarinului sau caută să le treacă cu un brâu împrejurul vasului. Operaţia e anevoiasă, înceată şi nu are de scop decât salvarea materialului: echipajul nu poate aştepta până când corpul submarinului e adus la suprafaţă.

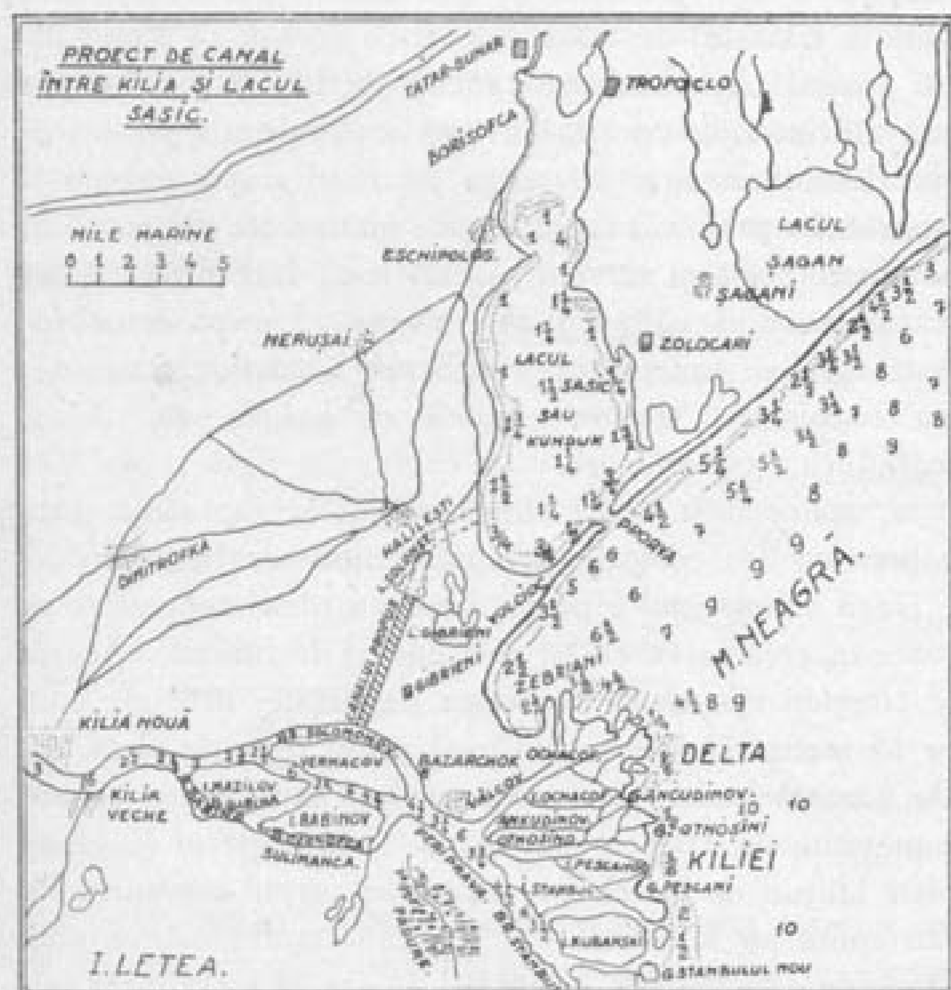
Din cele expuse mai sus ne putem face o ideie aproximativă de cât e de complicat un vas submarin şi câte cunoştinţe technice trebue să posedă ofiţerii şi echipajul pentru ca să-l manevreze cu aceiaşi supleţă la toate adâncimile şi să-i păstreze în acelaş timp întreaga eficacitate ca armă de atac.

In realitate lucrurile nu sunt tocmai aşa. Echipajele, compuse din oameni simpli cari îşi îndeplinesc obligaţia serviciului militar, cu o instrucţie insuficientă la bază — nu-şi dau seama că dacă nu fac un gest întocmai cum l-au învăţat în mod automat, sau dacă nu execută cu aceiaşi atenţie încordată manevra care se comandă, accidentul îi pândeşte, de cele mai multe ori cu ieşiri fatale.

Dacă trecem în revistă cauzele cari au pricinuit pier-

Un canal între Braţul Kilia şi Lacul Sasicul Mare (Kunduc)

In Basarabia, la Nordul oraşului Vâlcov, la circa 17 kilometri se află unul din cele mai mari lacuri ale României : lacul Sasicul Mare sau Kunduc. Acesta este un lac sărat de tipul limano-lagunar. Are o suprafaţă la nivelurile mijlocii de 20.300 hectare, un volum de circa 370.500.000 m³. Adâncimea dominantă e de circa 2,50 m., însă când apele sunt mari ajunge până la 4—5 metri. Lungimea este de 32 km., iar lăţimea maximă de 13 km. Are forma unui triunghiu cu vârful tăiat şi cu baza pe malul mărei. In el se varsă două râuri măricele cu apă dulce: Srata şi Cohâlnicul; în plus în partea de Nord se mai varsă încă o mulţime de izvoare de .apă dulce. Sasicul este despărţit de mare printr'un dig natural îngust format din nisip, pietriş şi sfărămături de scoici, de



o înălţime de 2—3 m. şi o lărgime de 40—200 metri. In acest dig se află o strâmtoare sau prorvă, prin care lacul comunică cu marea. Primăvara când nivelul apelor din acest lac este urcat, atunci „prorva" se adânceşte şi apele din lac curg în mare. Vara, când apele din lac scad din cauza evaporaţiei şi din cauză că cele 2 râuri nu-i mai aduc apă suficientă, se micşorează adâncimea, sau chiar se poate astupa şi în cazul acesta nivelul apelor lacului scade sub al mărei. Atunci o parte din fundul lacului, din spre răsărit în special, iese la suprafaţă şi se formează pe margine mai multe golfuri şi lăculeţe, care uscându-se lasă un strat de vr'o două degete de sare. Aceste sărături se formează în spre Eschiopolos, Zolocari şi Volcioc. Vara vine la locurile acelea, foarte multă lume spre a face băi de nomol, care are aceleaşi proprietăţi, ca şi acela de la Tekirghiol şi Lacul Sărat. Malurile acestui lac sunt în general abrupte şi înalte.

Pe malurile acestui lac se află orăşelul Tatar-Bunar şi satele Eschipolos, Zolocari, Tropofca, Borisofca, iar alte comune importante ca Gibrieni, Nerusai, Galileşti, Sagani se află la mică distanţă numai de câţiva kilometri. Toată această regiune este foarte bogată în cereale şi vite. Orăşelul Tatar-Bunar este un centru comercial important, de mai multe ori pe an se ţin bâlciuri de seamă pentru desfacerea produselor agricole. Pe banda ce desparte lacul de mare se află numeroase colibe de-ale pescarilor ce pescuesc la mare şi în loc.

In acest lac se pescueşte în special chefalul şi cambula. Cantitatea maximă anuală s'a ridicat după războiu la circa 138.000 kgr. după ultimele statistici, adică apr. 5 kgr. peşte pe hectare. Chefalul şi cambula intră în lac primăvara. Pescarii, dacă gârla este astupată, o destupă şi o adâncesc. In acest lac puişorii acestor peşti se dezvoltă în condiţiuni foarte favorabile. Cambula se pescueşte cu nişte setci speciale, numite setce de cambulă. Chefalii intră în acest lac primăvara cam prin Mai şi Iunie. După ce pescarii se asigură, că tot chefalul a intrat şi nu mai vrea să iese, închid gârla cu un gard cu coteţe special pentru pescuitul chefalului. Toamna când apele încep să se răcească şi vin primele furtuni, adică pe la sfârşitul lui Septembrie şi începutul lui Octombrie, chefalii caută să fugă din lac în mare, şi dau năvală la garduri unde sunt prinşi de pescari. Numărul chefalilor este aşa de mare, că apa pare că fierbe. Chefalii se reped în garduri, izbindu-le cu putere capul, până ce sângerează şi apa se 'nroşeşte. Cantitatea de chefal ce se prinde variază dela an la an. Câteodată intră chefal foarte mult. Altădată intră prea puţin. Dacă primăvara, când vor să intre, sunt furtuni şi ploi, care fac ca apa lacului să fie tot rece, atunci chefalul nu mai intră în Sasik, ci se îndreaptă spre alte ţărmuri şi lagune. Cum vedem pescuitul chefalului este foarte capricios.

Actualmente Sasicul se găseşte cam în aceleaşi condiţiuni în care se găseşte Razelmul înainte de deschiderea canalului Regele Carol.

Dacă s'ar săpa un canal între braţul Kilia al Dunărei şi lacul Sasic, cum am arătat în schiţa alăturată, apa acestui lac s'ar îndulci, cum s'a îndulcit şi apa Razelmului şi

---

derea a multor submarine în ultimii douăzeci de ani, vedem că în afară de colizuni cu un vas de suprafaţă, adică de acele riscuri pe cari prevederea omenească nu le poate încă inlătura, toate celelalte accidente au fost determinate de neatenţie, de lipsă de pregătire, sau supraveghere insuficientă. Fără îndoială că dacă echipajele ar fi bine selecţionate, angajate pe un termen mai lung şi bine retribuite ,accidentele ar fi cu mult mai rare şi s'ar evita neîncetate pierderi a atâtor vieţi tinere.

DIN ENCICLOPEDIA MĂRII
POVESTEA NAVIGAŢIEI

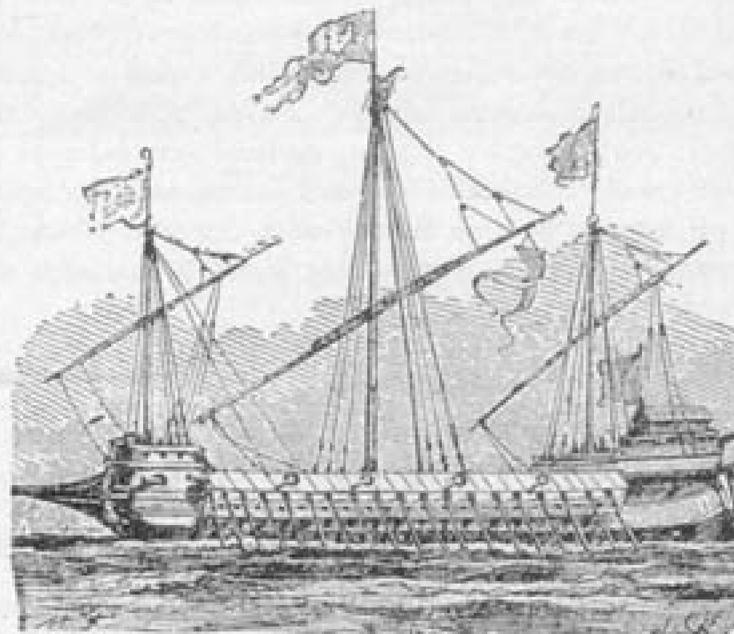
de C. Amiral C. BUHOLTZER

Lupta Navală de la Lepante. (secolul XVI). A avut loc între Turci şi Spanioli-Sicilieni. In o armată compusă din „galere", navigaţia se regula după iuţeala dată de rame. In flotă erau mai multe feluri de nave, unele formau „grosul", altele vegheau înaintea grosului. „Fregatele" făceau paza şi vedeau departe înaintea flotei. Flota creştină trecu canalul d'Otranto sub comanda spaniolului Don Juan, fratele lui Filip al II-lea şi ancoră la Oxia. In ziua luptei, cu crucifixul în mână, Don Juan trecu navele în revistă. Se reimbarcă pe „Sfinx" care ridică pavilionul „Ligei Creştine", pavilion binecuvântat de Papa Piu al V-lea.

Flota creştină purtând pavilioanele Veneţiei, Siciliei, Napoli şi Savoii, face un semicerc imens în jurul flotei turceşti, care prezintă şi ea un semicerc cu partea umflată spre creştini. Liniile înaintează, tunurile încep.

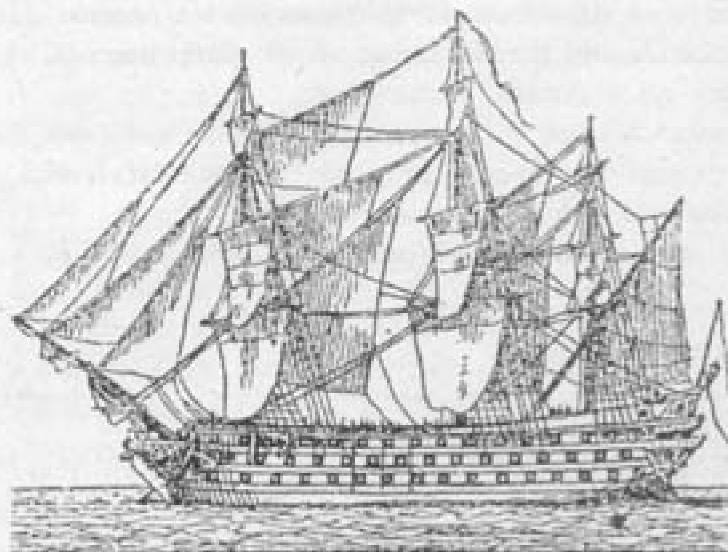
Măcelul nu se sfârşeşte decât cu uciderea amiralului turc Ali, care avea la bord un dinte al lui Mahomet, prins într'un diamant. A doua zi pescarii din golful Patras n'au găsit pe marea liniştită decât luciul ascunzând sub oglinda sa de azur secretul celor cincizeci de mii de morţi. Don Juan, se întoarce la Messina, unde defilă remorcând la pupa navelor sale pe cele turceşti, cu vergile întoarse şi pavilionul jos. Impărţirea prăzei a adus 58 de nave turceşti Spaniei, 39 Veneţiei, 19 Papei Piu al V-lea. Don Juan a primit 16 galere armate, conduse de 120 sclavi turci. Marina turcă nu s'a mai ridicat după lupta de la Lepante.

Invincibile Armada (secolul XVI). După lupta de la Lepante, Spania nu mai cunoştea marginile orgoliului. Nava unui căpitan tânăr, englez, Francis Drake, fu capturată de Spanioli. Acesta ajunse în Anglia, convinse pe marinarii din Plymouth, cari



îl înţeleseră şi cu economiile lor armă repede 2 nave cu care începu goana contra navelor spaniole. Cu aceste două nave, conduse de fraţii Drake, una de 75 tone şi alta de 25 tone, marina engleză a început cucerirea Oceanului în secolul XVI.

Drake se întoarse cu pradă multă şi convinse pe cei mari ai Angliei, că Spaniolii sunt slabi în Columbia (America). Regina Elisabeta îi dădu 4 nave mari cu trei sute de marinari dintre cei mai buni. Navele spaniole încep să se predea numai la auzul numelui de Drake. Atacă Cadixul (în Spania) şi arse mai târziu 100 de nave spaniole, luând „galionul" cu încărcătura de peste 2 milioane avere.



Din această cauză Filip al II-lea începe construcţia navelor care compuneau Armada. Erau 150 de nave din cari *galionul amiral* era de 1.000 de tone şi avea 48 de tunuri. Anglia avea atunci numai 30 de nave de mărimi diferite. Nava „Triumph" era comandată de Drake.

Anglia construi repede încă 50 de nave de câte 300 de tone. *Armada* spaniolă însă îşi perdu vremea în portul Ferol din cauza

---

atunci acest lac s'ar popula cu crap, şalău, somn, etc., care ar găsi în acest caz condiţiuni favorabile pentru creştere şi reproducere. Producţia acestui lac de la 5—6 kgr. pe hectar cel mult, ar creşte la 70—80 kgr. cel puţin. La Razelm după ce s'a săpat canalul Regele Carol producţia pe hectar dela 1 kgr. a crescut la 75 kgr. Dificultăţi tehnice mari nu s'ar avea, canalul fiind săpat într'un teren moale format din nisipuri şi aluviuni. Lungimea în linie dreaptă ar fi cam de vr'o 15 km. Canalul trecând şi prin lacul Soloneţ, după cum este indicat pe alăturata schiţă, ar pune în valoare şi aceste 2 lacuri ce se găsesc între Dunăre şi lacul Sasic cu o suprafaţă totală de 545 hectare. Costul acestui canal — având în vedere bogăţia de peşte ce ar produce — s'ar putea scoate chiar în primul an de exploatare, aşa cum s'a scos la Razelm unde costul canalului Regele Carol a fost amortizat în primele două luni de exploatare.

Dar nu numai din punctul de vedere al pescuitului ar aduce acest canal foloase mari, dar şi ca mijloc de legătură între Dunăre, deci porturile dunărene Ismail-Reni-Galaţi-Brăiala-Sulina şi bogata regiune agricolă ce înconjoară acest lac şi care e lipsită de căi de comunicaţie. Canalul acesta ar trebui să fie făcut navigabil pentru vasele de tonaj mic, astfel ca şlepurile mici, cum sunt acelea care navigă pe Prut, să poată veni pe Sasic unde ar putea să încarce produsele agricole, care actualmente sunt trimise cu căruţele la Chilia sau la Ismail, deci cu cheltueli şi pierdere de timp mai mare.

Economia ţărei nu va putea decât profita dacă acest canal se va săpa. Să sperăm, că într'un viitor apropiat, această propunere se va realiza.

† *Căpit-Comandor* N. G. GONTA

furtunilor de pe mare. Avu loc câteva mici ciocniri între nave în apropiere de coasta engleză şi pe urmă „Armada" fu surprinsă la Calais la ancoră, de către flota engleză. Atacată cu „nave aprinse" *„bruloti"*, şi de focul tunurilor engleze, parte e distrusă în luptă, iar parte de furtună.

Navele din secolul XVIII. Navele cresc în dimensiuni, cele mai mari formând navele de linie, cu tunuri mai multe, luptând în „linie", unele după altele, iar cele mai mici, mai iuţi şi întrebuinţate pentru cercetarea mişcărilor flotei inamice fiind bricurile, corvetele şi fregatele. Navele luptă în linie de şir unele după altele, pentru ca să poată trage cu tunurile cari sunt aşezate pe laturi, în borduri.

Corsarii. Rada Algerului oferea corsarilor din Berberia un desăvârşit adăpost. In timp de trei secole, portul Alger a trimis *corsarii* săi victorioşi nu numai în Mediterana ci şi peste Ocean (în secolul al XVII-lea în Madera şi pe coastele Angliei). Ei erau în legătură cu acei de pe coasta Marocului, având şi legături de alianţă cu puterile Europene. *„Cursa"* n'avea nimic imoral pentru mahomedani; *era un război regulat, declarat creştinilor şi un fel de represalii contra cruciadelor.* Corsarii mahomedani au avut eroii lor ca şi cei francezi pe Jean Bart, Forbin, Surcouf. Nava „capturată" aparţinea sultanului, corsarul lua marfa şi marinarii echipajului, care deveneau sclavi.

Armatorul sau proprietarul navei corsare, (putea fi chiar sultanul) lua jumătate din drepturile corsarului, marfă şi echipaj. Omul din echipaj care punea piciorul cel dintâiu pe nava capturată, primea o primă de abordaj, în bani, sau îşi alegea un captiv sau mai ales o captivă.

Franţa recunoştea dreptul corsarilor algerieni, să fie apăraţi de navele de război franceze, în schimb ei nu atacau navele de comerţ ale acestora. In timpul lui Napoleon corsarii berberieni nu au atacat nici o navă franceză.

Viaţa pe Galere. Viaţa pe galere era îngrozitoare, chiar pentru ofiţeri cari, afară de căpitan, nu aveau nici cabine, nici pat şi fiecare îşi căuta loc de dormit la pupa galerei. Oamenii de la rame, duceau o viaţă şi mai grea, fixaţi de bancurile lor, sub cari dormeau unul lângă altul. Loviţi de biciul „argusinului", trăgeau la ramele grele în timpul luptelor ca şi atunci când vântul nu permitea să se întrebuinţeze pânzele.

Galerele cu rame etajate, dispar în secolul al XVI de când se întrebuinţează numai un singur rând de rame, cu mai mulţi marinari la o aceiaş ramă. In secolul al XVII-lea dispar complect ramele şi rămân numai velele. Când a apărut tunul, galerele l-au pus numai la prova, căci ramele împedicau tragerea. De aici a eşit şi felul luptei; *galerele în linie, unele lângă altele, în semicerc,* căutând să înconjoare linia galerelor inamice.

PRINCIPIUL LUI ARCHIMEDE

Amintiri din vremea când funcţionarii turci nu primeau la timp salariul şi ai noştri primeau regulat

Răposatul comandor Atanasiu, primul comandant al vaporului ROMÂNIA, pe când se afla odată ancorat în port la Constantinopol, a fost invitat oficial la căpitănie să plătească două sute de cirici, franci turceşti, pentru că de pe vaporul său marinarii au aruncat zgură şi gunoi în apă.

Intr'adevăr nu numai la Constantinopol, dar în orişicare port este oprit să se arunce gunoiul, deoarece prin depuneri pe fund, cu timpul se micşorează adâncimea, şi deci trebue să se facă apoi lucrări de dragaj pentru curăţit.

Comandorul Atanasiu prezentându-se imediat, după ce a schimbat obişnuitele saluturi, a fost poftit să şadă pe divan.

Căpitanul portului care pe acele vremuri ca toţii funcţionarii fostului imperiu Otoman lua leafa cu câte o întârziere de 5—6 luni, făcea şi el ce putea ca să trăiască în rândul oamenilor.

— Pentru că de pe vaporul ce comandaţi s'a aruncat gunoiul în apă, ceeace nu este permis, trebue să ne plătiţi amendă.

— De ce nu e permis?

— Pentru că dacă se aruncă, apa se micşorează, noi trebue să cheltuim atunci cu dragajul şi până se face iar fundul adânc, vasele n'ar mai putea să navige.

— Eu cred că aveţi mare greşală.

Contrariu, dacă un corp se aruncă în apă, creşte volumul ei, apa se măreşte, e principiul lui Archimede.

— Care Archimede?

— Daţi vă rog ordin să-mi aducă un pahar cu apă şi-l veţi vedea.

După ce uşierul a adus paharul cu apă şi l-a pus pe birou, comandorul Atanasiu scoţând din buzunar patru migidii de argint, continuă mai departe:

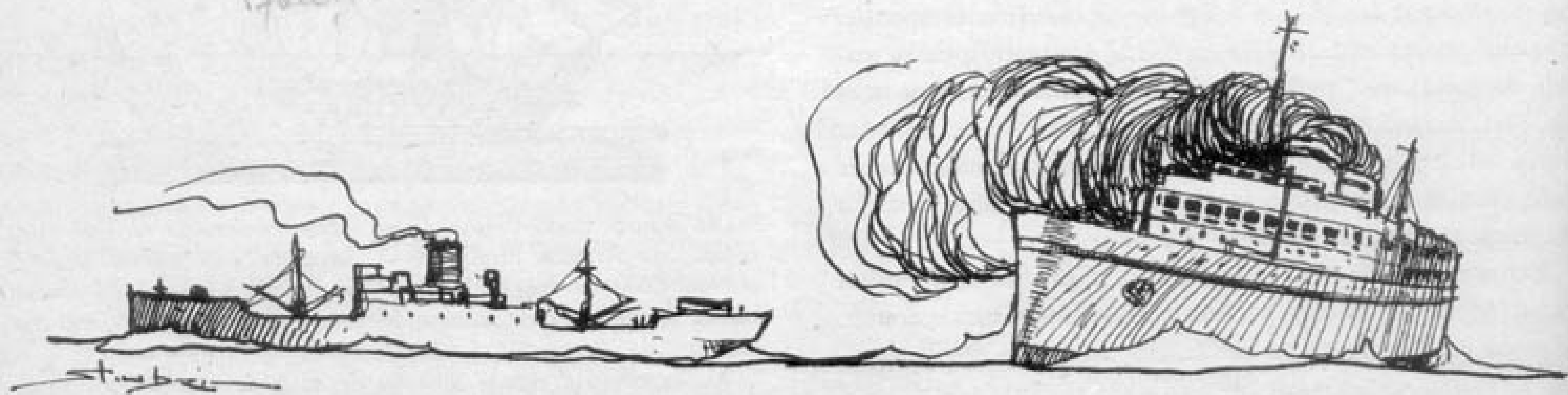
— Dacă aruncăm un corp strein în apă de ex., aceste piese, apă îşi măreşte volumul, e principiul stabilit de Archimede, deci nu este drept să fiu supus la amendă. Iată!

Şi comandorul lăsând să cadă toţi banii în pahar apa debordă pe birou.

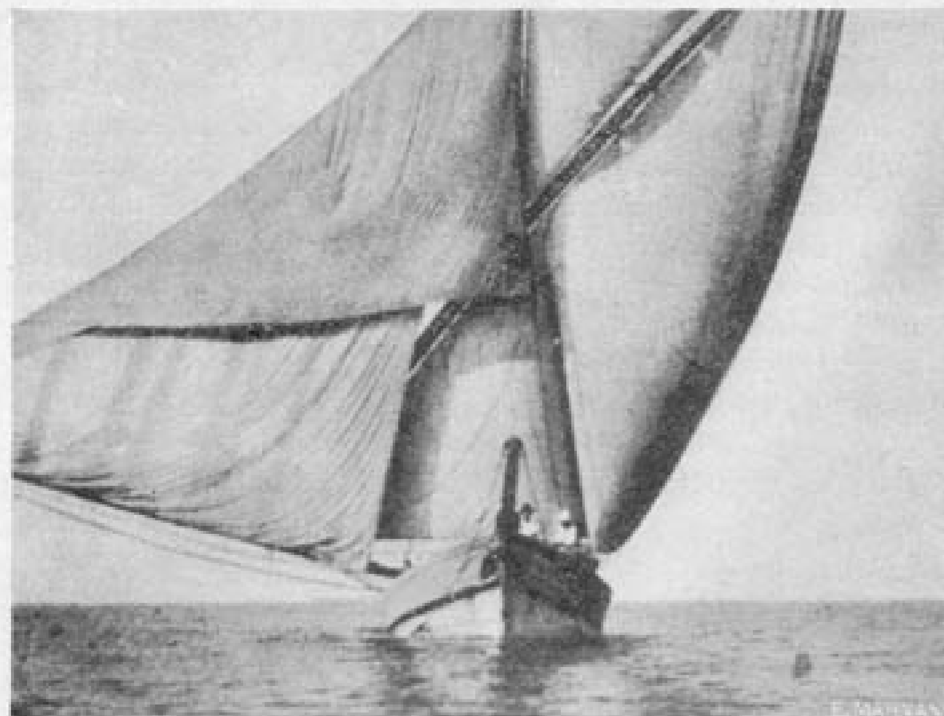
— Vezi... e principiul lui Archimede, experienţa probează că nu aveţi dreptate să ne supuneţi la amendă.

Căpitanul portului mototolind actele dresate şi-a cerut scuze pentru greşita interpretare a legei în referire la principiul lui Archimede, iar comandorul Atanasiu s'a întors la bord făcându-se că uită monedele în pahar —satisfăcut că a scăpat vaporul de la o amendă de 200 cirici.

C. TONEGARU







LITERATURĂ

Pastel Marin

La Yaffa şi la Beyrouth
Sunt mari grădini cu flori,
Şi mandarini cari rodesc
Pe an de două ori.

Sub cerul veşnic de azur
Se 'naltă gabianii,
Pe ţărmul mărei de velur
Imbobocesc castanii.

La Beyrouth mai sunt femei
Arabe 'ncântătoare,
Ce-aruncă din privirea lor
Scântei amăgitoare.

Pe când amanţii lor sunt duşi
La câmp cu proletarii,
Ele petrec printre migdalį
La braţ cu marinarii.

Să ancorăm la Beyrouth
Aş vrea în totdeauna,
Pe sub platani şi chiparoşi
Să ne găsească luna!

Mă doare când îmi amintesc
Cum stam noi fiecare,
Când la catarg am ridicat
Semnalul de plecare.

Regretul despărţirii atunci
In suflet picurează
Cu fiecare smuls de zea
Când lanţul se virează.

Din casele cu ziduri vechi
De sus de pe terase,
In urma noastră fâlfâiau
Batiste de mătase.

C. TONEGARO

Cântecul velelor

Vele mici, uşoare; vele mari şi grele;
Vele de corăbii şi de caravele;
Vele în triunghiuri, sau dreptunghiulare;
Vele ce vă 'ntindeţi fluturând, pe mare,
Ca aripe albe de gigantici fluturi;
Vele ce vă 'ntindeţi ca enorme scuturi;
Zburător din prova; velă brigantină;
Gabier din pupa; velă trinchetină;
Floc, cu formă fină; rândunică mică;
Fungile pe toate falnic vă ridică!

Vele, ce în zare, albe, vă întindeţi
Să aţineţi calea vântului, să-l prindeţi;
Cum vine din prova, la babord, cinci carturi;
Prins de voi el ţipă, şueră prin sarturi...
Şueră şi ţipă că i-aţi luat tăria,
Făcându-l să simtă hamul şi sclavia.

Vele de corăbii; vele desvergate;
V'am văzut adesea rupte, sfâşiate...
De câte ori, vele, în lupta cu vântul,
N'aţi putut să-l frângeţi, să-i tăiaţi avântul?
V'am văzut în urmă rupte, sfâşiate,
Cârpe fără formă, comic spânzurate!

. . . .

Tot astfel cum nava îşi întinde vele,
Eu întind în viaţă visurile mele.
Incă de cu zorii dulci ai dimineţii,
Le întind în calea vântului vieţii.
Le întind să-l prindă, când îl văd că fuge,
Să-i fure tăria şi să il subjuge;
Să-l aud cum ţipă că i-au luat puterea,
Făcându-l să simtă hanul şi durerea.
Visuri ale mele; visuri desvergate;
V'am văzut adesea rupte, sfâşiate.
De câte ori visuri, în lupta cu vântul,
Nu aţi fost învinse, n'aţi pierdut avântul?
V'am văzut în urmă rupte, sfâşiate;
Visuri caraghioase; visuri spulberate!

ION PLUTAŞU

DUNĂREA ŞI PROTO-ISTORIA DACIEI

„Civilizaţia şi marile fluvii istorice" este titlul unui însemnat studiu ajuns clasic, datorit scriitorului rus *Meşnicof*, despre care se zice că ar fi de origină română. Cartea are o prefaţă de marele geograf *Elisée Reclus*.

Autorul arată cum primele, străvechi civilizaţii au apărut în văile marilor fluvii: Nil, Tigru, Eufrat, Gange.

Ocupându-mă din tinereţe cu studiul Dunărei m'a chinuit întotdeauna întrebarea:

Oare Dunărea să facă excepţie de la regulă?

N'a fost oare şi aci, în valea acestui mare fluviu, intr'o extremă antichitate, leagănul unei străvechi civilizaţii?

Gândul profanului se rătăceşte în noaptea timpurilor: pierde cărarea în căutarea genezei popoarelor europene, care se confundă cu începutul omenirii.

Şi totuşi problema aceasta etnică de geografie umană, e firesc să ne preocupe neîncetat, pe noi românii, ca o enigmă chinuitoare.

Căci e vorba de naşterea şi copilăria neamului nostru, de începutul poporului român pe care-l căutăm în continuitatea arhimilenară a populaţiei din valea Dunării.

Urmărind istoricul Dunării din cele mai vechi timpuri, fatal ajungem şi ne oprim la marea problemă istorică rămasă până azi nedeslegată.

Care era viaţa popoarelor din valea Dnării mai înainte de a fi cucerite de Impăratul Traian?

Această problemă istorică a fost pusă încă dela 1871, de Odobescu. Academia Română instituise un premiu pentru cea mai bună lucrare.

Pe la 1880 apare lucrarea lui Gr. Tocilescu: *„Dacia înainte de Romani"* care obţine premiul Academiei.

Doi scriitori străini: Carl Gooss şi Pulsky au scos câte un studiu asupra arheologiei din Ungaria şi în deosebit asupra populaţiei vechi din Ardeal.

La 1912 distinsul profesor I. Andrieşescu îşi lua doctoratul cu o contribuţie la *Dacia înainte de Romani*, luminând chestiunea *neoliticului* din Dacia.

La 1913 apare *Dacia Preistorică* a lui Neculai Densuşeanu.

Regretatul Pârvan, în monumentala sa operă Getica, se pronunţă tăios şi ironic asupra lui Densuşeanu: *„Dacia Preistorică este un roman fantastic, plin de mitologie şi filologie absurdă, care la apariţia sa (postumă 1913) deşteaptă o admiraţie şi un entusiasm nemărginit printre diletanţii români în arheologie"*.

E drept că asupra cărţii lui Densuşeanu n'am citit nici un studiu critic din partea vreunui specialist. Totuş, mă întreb: e o lucrare care poate fi ignorată?

In voluminoasa carte *Dacia Preistorică* este un imens material documentar adunat după o muncă de patruzeci de ani. Poate e lipsită uneori de metodă şi de un riguros control ştiinţific, totuşi este o comoară de date utile.

Intr'un cadru măreţ se deschide cercetătorilor o lume nouă.

Oare această bogată culegere de tradiţii şi date istorice, nu poate servi ca o bază de discuţii asupra problemei etnice a neamului nostru?

Cartea aceasta nu merită să i se arunce nici o privire critică din partea vreunui specialist?

Viaţa de muncă a lui N. Densuşeanu este o pildă descurajantă, căci arată ce soartă tragică au unii modeşti şi demni muncitori intelectuali cari se izolează de lume şi de plăcerile ei, sacrificându-şi viaţa, îngropându-se între tomurile prăfuite ale bibliotecilor.

Modest, resemnat, N. Densuşeanu, s'a despărţit de lume, aşa precum trăise. N'a apucat nici să-şi vadă tipărită voluminoasa lui carte. Poate a fost mai bine... A închis ochii cu aceiaşi neclintită credinţă în opera la care muncise o viaţă întreagă. Căci, amară ironie, cartea *Dacia Preistorică* nu se vindea de cât la o farmacie şi nu fusese apreciată decât de un chimist.

D. farmacist Henţescu era executorul testamentar şi dr. Istrati, admirator diletant, făcu o elogioasă prefaţă acestei cărţi.

Deşi nu am calitatea şi nici n'ar fi locul aci, ca să comentez scrierile cari se ocupă cu problema istorică a neamului nostru, totuş, pentru că urmăresc de mulţi ani lucrările în legătură cu istoricul Dunării, îndrăznesc să exprim o judecată, dictată mai mult de bunul simţ decât de erudiţie.

Ce conţine în esenţă voluminoasa scriere a lui Densuşeanu?

Dovezile că aci, între Dunărea şi Carpaţi, a existat o civilizaţie ante-elenă. Un mare imperiu pelasgic centrul populaţiei neolitice din Europa. De aci, pe căile de apă, s'a întins spre Orient această civilizaţie preistorică antehomerică.

Zeităţile mitologiei elene nu s'au născut în Grecia ci în ţara Pelasgilor, între Dunărea şi Carpaţi.

Or, d. proesor Andreieşescu, cunoscutul specialist în câteva rânduri spune acelaş lucru:

„Pelasgii şi Tracii au în realitate multe drepturi să se privească ca aducătorii civilizaţiei epocei de piatră în Tesalia, Beoţia şi Phocis".

Desigur, Pârvan, în Getică, n'a urmat pe drumul lui Densuşeanu, ci o metodă riguros ştiinţifică, mărginindu-se la datele istorice, punând la punct toate descoperirile arheologice făcute în cuprinsul Daciei.

Totuş, în problema aceasta etnică, — cu toate studiile făcute ea rămâne încă nedeslegată — nu-i destul numai contribuţia istoricilor şi arheologilor.

Cercetările istoricilor noştri se complectează cu lucrări preţioase de filologie, folklor şi geografie. Căci naşterea unui popor este şi o problemă de geografie umană. O disciplină istorică trebue să urmărească raportul dintre situaţia locului şi a oamenilor.

Cu drept cuvânt, distinşii noştri geografi D. Mehedinţi şi D. Vâlsan, îşi spun cuvântul lor în problema naşterii poporului român, şi constată că, dintre cele două elemente geografice: Carpaţii şi Dunărea, prea mult s'a vorbit de munte şi prea puţin de apă.

Coborând scara vremei trecem din istoria scrisă în istoria legendară.

N. Densuşianu făcuse pe la 1893, pe cheltuiala sa un *Cestionar* despre *tradiţiile şi antichităţile ţărilor locuite de români.*

„In casa ţăranului român există încă până azi o mulţime de suveniri istoric edin secole depărtate, un fel de istorie nescrisă despre origina sa.

Fiecare sat, fiecare munte îşi are legendele şi tradiţiile sale istorice... vechi tradiţii cari merg mai departe de epoca colonizării Daciei"...

Valurile de pământ, troenele, tumulele sau gorganele, legendele noastre cu baba Dochia, urmele cultului soarelui, Apolo, Ileana Cosânzeana, care nu-i decât frumoasa Elena din Troia lui Homer, Mormântul lui Ahile din Insula Şerpilor. Expediţia lui Osiris, a cărei memorie se păstrează în legendele româneşti — toate aceste constitue istoria legendară destinată a ieşi din penumbră pentru a intra în lumina istoriei pozitive.

Nu putem ignora tot acest bogat material care poate contribui la deslegarea problemelor istorice ale naşterei şi copilăriei poporului român.

Pentru a pătrunde Preistoria Daciei trebue să descifrăm istoria legendară. Şi oricât de încâlcită i-ar fi limba trebue să ajungem a o înţelege.

Căci s'a zis, cu drept cuvânt, că sensul fiecărei legende este închis ca sâmburele în inima fructului.

JEAN BART.

CRONICA

O explicare și câteva propuneri asupra turismului de apă

In numărul trecut al revistei noastre a apărut un articol care a avut defectul de a provoca supărarea unora dintre conducătorii serviciilor noastre pe apă.

Regretăm, căci nu am avut intenția de a necăji pe nimeni — și nici o persoană nu era vizată — am discutat în principiu o chestiune de interes general.

Și pentrucă cei cari s'au supărat, sunt și membri ai Ligei Navale, nu se cuvine să fugim de răspundere, suntem datori să dăm toate explicările schițând și linia de conduită pe care această revistă se va ține în ocazii de acest fel.

Suntem o revistă de propagandă și de îndrumarea intereselor pe apă. Fatal trebue să atingem chestiuni cari comportă discuții contradictorii, căci nu toți pot fi de acord asupra tuturor punctelor de vedere. O revistă vie trebue să aibă și articole de critică obiectivă pentru chestiuni de principiu și interes general. Să evităm polemica și chestiunile personale, dar să nu fugim de discuțiile cinstite, căci din ciocnirea ideilor scapără scânteia adevărului.

De sigur să cere oarecare tact fiind destul de greu de a menține *capul la compas* în vremea de azi când — cu durere și curaj o spunem — instituțiile noastre sunt sfâșiate de dușmănii și lupte intestine.

Dar pe de-asupra păcatelor fatal legate de-o mână de pământ există ideea-forță care ne leagă într'o acțiune comună, ne face solidari în fața Mărei noastre. Această legătură este întrupată in Liga Navală Română, care trebue să lucreze în timp și spațiu, in afară și pe deasupra feluritelor neînțelegeri, căci oamenii se schimbă, dispar, dar instituțiile rămân.



Excursia Ligei Navale secția Silistra.

Ne-am dat seama totdeauna că apa trece și pietrile rămân; de aceea, lucrând pentru armonie, am evitat de a antrena această publicație a Ligei Navale în discuții polemice.

Și acum să analisăm fără patimă articolul incriminat.

Am scris despre *turismul de apă*, — care în alte țări constitue o importantă problemă economică. Am arătat că la noi nu i s'a dat încă atenția cuvenită și nu suntem organizați pentru escursii pe apă.

Nu-i adevărat?

Navigația comercială pentru pasageri în cea mai mare parte fiind o instituție de Stat, ca și calea ferată, nu predomină în exploatare un spirit comercial. Să știu calitățile de gospodar ale Statului.

Pe mare nu avem vapoare suficiente și nici nu sunt amenajate pentru excursii. Pe Dunăre dacă s'ar avea în vedere excursiile s'ar modifica itinerariile și staționarea vaselor în rezervă.

Nu cunoaștem detaliile dar știm ce dificultăți întâmpină cei cari



vor să facă excursii pe Dunăre. Un singur exemplu: *Revista Realitatea*, într'o escursie la Giurgiu, după ce a tratat cu N. F. R. a închiriat la urmă un vapor austriac de la D. D. S. G.

Nu putem acuza pe nimeni; e sistemul și rutina organizației din trecut, cari trebuesc schimbate față de o problemă nouă ce se impune pentru viitor.

Am arătat apoi că aceste servicii de Stat nu fac îndeajuns reclamă comercială.

In vara aceasta mă aflam la Varna; cu cinci zile înainte ca vaporul Principesa Maria să înceapă cursa Varna-Salonic, în tot orașul n'am văzut nici o reclamă de la S. M. R.

Am spus că până azi nu avem un ghid pentru Orient.

Nu-i adevărat?

Suntem noi pregătiți pentru turism? Am făcut destulă reclamă comercială în țară și în străinătate?

Avem sau nu dreptate să cerem o nouă îndrumare față de problema turismului pe apă?

De unde dar supărarea pricinuită de aceste păreri expuse cu tot cugetul curat?

Poate am atins unele susceptibilități cu vreo ironie scăpată din fuga condeiului. Dar asta nu înseamnă că n'am spus adevărul și că fondul articolului nu este just.

Am citit din nou cu atenție articolul cu bucluc și am văzut că nu încape nici o supărare, căci nimeni n'a fost vizat. Am vorbit de mentalitatea etatistă în general fără să fac comparații între trecut și prezent. Serviciile de navigație au suferit întotdeauna de această lipsă de propagandă și reclamă.

Ori, sfârșeam acel articol tocmai cu o îmbucurătoare constatare: că trebue să fim drepți și să recunoaștem că de scurt timp C. F. R. și N. F. R.. au introdus bilete cu preț redus pentru escursii, iar S. M. R. a redus cu 30% prețurile pentru pasageri.

Și din partea Ligei Navale salutăm cu toată bucuria acest început... etc.

Regretând că forma a mâncat fondul articolului scris cu bune intenții și nu în spirit de șicană, ne permitem a reveni asupra subiectului schițând câteva propuneri cari le vom desvolta în viitor.

a) Să se studieze din vreme itinerarele de la S. M. R. şi N. F. R. în vederea desvoltărei turismului de apă.

b) Să se amenajeze vapoarele pe cât posibil pentru a putea lua mai mulţi pasageri de clasa III-a ameliorată.

c) Să se ţie câteva vase în rezervă de la N. F. R. la Giurgiu, pentru a satisface cererile de escursii pe Dunărea de mijloc.

d) Să se organizeze escursii — cabotaj în timpul verei între Bugaz-Sulina-Insula Şerpilor-Mangalia-Balcic-Varna.

e) Să se organizeze prin propaganda Ligei Navale escursii şcolare în Orient cu vasele de la S. M. R.

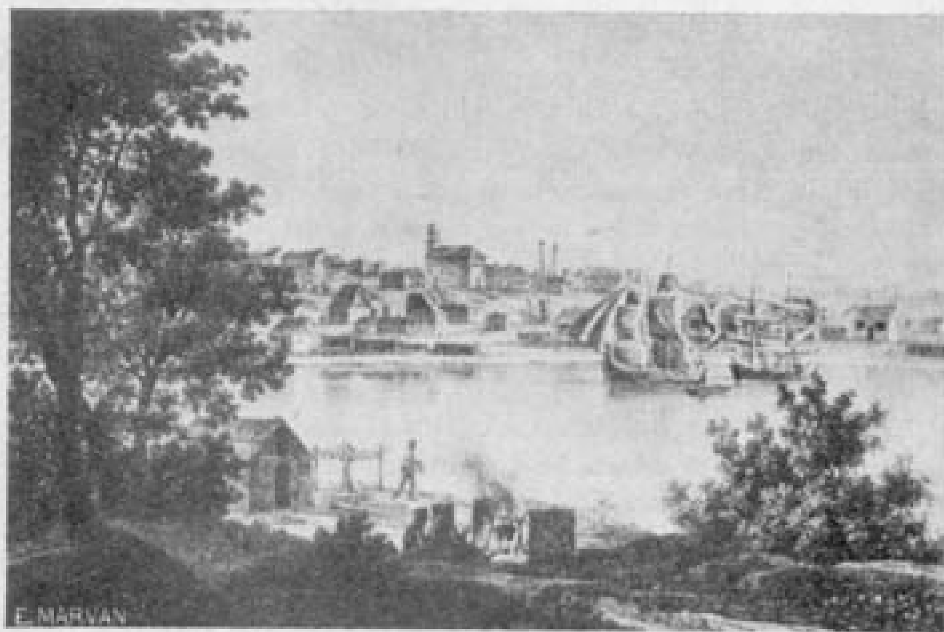
f) Să se amenajeze câteva şlepuri în vederea unor colonii şcolare flotante, pe care Liga Navală are intenţia a le organiza pe Dunăre navigând timp de o lună între Porţile de Fier şi Sulina.

g) Să lucrăm un ghid pentru turismul de apă scris în formă literară şi artistic ilustrat, precum s'a făcut şi alte ţări, care tradus şi în limbi străine va atrage turişti pentru Orient. I. B.

Poliţia porturilor şi a navigaţiei

Pentru a se cunoaşte primile începuturi ale poliţiei porturilor româneşti la Dunăre redăm un extras din organizarea poliţiei oraşului Galaţi la 1850 — după o lucrare a d-lui *G. Georgescu*, Căpitanul Portului Moldova Veche.

Art. II. — Despre poliţia portului Galaţi.



Galaţii la 1850.

„Fiindcă până astăzi pentru paza bunei rânduelì în lăuntru zastavelor sunt numai gvardionii carantinei subt povăţuirea căpitanului de port, care gvardioni se poartă prin zastavă fără uniformă sau măcar semn că ar fi slujbaş a carantinei şi prin urmare nu pot impoza nici cum mulţimei corăbierilor şi altor lăcuitori de peste Dunăre, ce necontenit vin în zastavă, cu feluri de trebuinţe, sau socotit neapărat după pildă şi a altor porturi a se pune înlăuntrul zastavei o caraulă compusă de un ofiţer, doi unteri ofiţeri, un doboşeriu şi 24 soldaţi.

Art. 12. Acest caraul va fi rânduit pe o lună de zile neschimbat, după trecerea căruia se va schimba şi va intra în carantină pentru curăţenie după regurile carantineşti. Indatorirea acestui caraul va fi pentru privegherea asupra liniştei şi ţinerei bunei rânduelì prin zastave şi se va conforma întru aceasta cu povăţuirile căpitanului de port pe lângă care va avea în privire şi următoarele reguli :

I-ul. Va priveghe pentru ţinere în bună stare şi curăţenie în încăperea de caraul.

2-a. Va avea cuvenita îngrijire pentru sănătatea oamenilor de caraul.

3-a. Va priveghia a nu se purta prin zastavă vagabonţi şi alţi oameni răi cugetători ce vin de peste Dunăre.

4-a. Ca toţi matroşii şi alţi corăbieri ce se scoboară de pe mal în zastave pentru încărcarea şi descărcarea corăbiilor şi alte trebuinţi, să nu fie înarmaţi sau să poarte cuţite ascunse pe sine, această regulă se va încunoştinţa de către căpitanul de port corăbierilor şi căpitanilor şi schiperilor spre a se conforma cu ea.

5-a. Va opri cu totul vânzarea băuturilor spirtoase în lăuntrul zastavelor de către ori cine, afară de către marchitanul carantinei.

6-a. La ori ce gâlcevire sau înpotrivire la regulile poliţieneşti a portului, pe vinovaţi se vor arestui îndată la caraulă, înştiinţând ofiţerul pe căpitanul de port spre a primi deslegare spre cea înainte lucrare cu ei, sau a se slobozi de subt arest, sau a se trimete în carantină.

7-a. Gvardionii ce sunt în lăuntri zastavelor vor fi datori a informa îndată pe ofiţeri pentru ori care călcare a pravilelor carantineşti şi a regulilor poliţeneşti.

8-a. După baterea zorilor de seară şi până la cele de dimineaţă nimănui nu-i va fi ertat a se cobori din corabie în zastave, sau a mâneca peste noapte, pentru care sfârşit în curgerea nopţei se vor trimete patrule de la caraulă spre priveghere în lăuntru zastavelor.

9-a. Intâmplându-se vre-o serioasă turburare sau bătălii la vreuna din corăbiile aflătoare în port şi cerându-se ajutorul puterii armate, ofiţerii de caraulă după deslegarea ce va primi mai înainte dela căpitanul de port, va da legiuitul agiutoriu.

10-a. La întâmplare de primejdie de foc sau după ori care altă împrejurare, se vor ecspune mărfuri pe mal înlăuntrul zastavelor, ofiţerul caraului este răspunzătoriu pentru paza lor şi ori ce sfetarisire sar întâmpla, fiind datoriu a depune santinele spre paza acelor mărfuri.

Art. 13. Ofiţerul de caraulă va avea cea mai aspră priveghere pentru ţinerea rangurilor de gios în cuvenita deştiplină, care trebue a se purta cu cuvinţă fără a provoca prin a lor rea purtare vre-o tulburare sau nemulţumire comersanţilor, căci la asemine întâmplare insuşi ofiţerul va cădea în grea răspundere, silindu-se a impoza mai mult mult prin o vrednică purtare şi energie pentru ţinerea bunei orânduelì în lăuntrul zastavelor, spre acest sfârşit comandirul garnizonului din Galaţi va alege pentru această caraulă din soldaţii cei mai vechi şi cu bune purtări.

Art. 14. Pentru înlesnirea vieţuirei acestui ofiţeriu în curgerea lunei ce se va afla de caraul în lăuntru zastavelor i se vor slobozi din veniturile carantineşti 300 lei în cursul Galaţului, care bani i se vor număra înainte la intrarea în caraul.

Art. 15. Spre a se pute pune cât de grabă în lucrare această măsură, este de neapărat a se înfinţa acum deodată o vremelnică încăpere de caraulă cu grinzi şi scânduri, gioşte şi trii odăi, o odae mare încăpătoare de 27 oameni, una pentru ofiţeriu şi al trile de arest potrivit cu alăturatul aice plan, pentru care prin departamentul lucrărilor publice să vor da cuvenitele poronci şi povăţuiri pârcălăbiei şi direcţiei carantinei, care se vor înţelege şi cu comandirul garnizonului Galaţi, spre a se pune îndată în lucrare durarea unei asămine caraule în zastave lângă căpitănia de port.

Art. 16. Dacă în lăuntrul zastavelor s'ar întâmpla vre-o turburare serioasă spre a căruia învingere nu ar fi destul numărul caraulei, comandirul garnizonului din Galaţi este datoriu a lua îndată cele mai energice măsuri spre restatornicire bunei orânduelì.

Art. 17. In viitoriu va fi cu totul oprit gvardionilor a înplini slujba lor fără prescrisa uniformă.

Art. 18. Acest caraul va fi rânduit în zastavă numai pe vremea navigaţii, iar după închidere se va ridica.

Art. 19. Toate regurile cuprinse prin acest proect să vor face cunoscute de către căpitanul de port fiecăruia corăbii la sosirea ei în port, acele numai câte se ating de personalul corăbiilor privitoare regulelor la care au a să supune.

Art. 20. Acest proect să va înpărţi şi departamentelor competente şi Hătmăniei spre aducere întru împlinire celor prescrise şi atingătoare de fiecare".

Ministru din lăuntru şi Cavaler,

Barca „Marele Voevod Mihai" a Cercetaşilor Marinari din Constanţa

Liga Navală secţia Constanţa din o inaltă inţelegere a scopului ei, a binevoit să doneze echipajului de Cercetaşi Marinari „Lt. Cdr. Vladimir Georgescu" barca botezată cu numele „Marele Voevod Mihai".

Echipajul de Cercetaşi marinari şi-a luat numirea de „Lt. Cdor Vladimir Georgescu" din iniţiativa Comandantului de Cohortă actual, cari pentru meritele incontestabile, pentru legăturile sufleteşti intre cercetaşi marinari şi cel dispărut, ca fost Comandant de Legiune, cum şi pentru motive cari onorează echipajul prin numele său, această propunere a stârnit entuziasm în alegerea sa.

Barca oferită de Liga Navală, a fost botezată în prezenţa M. S. Regelui Carol al II-lea, acum cu prilejul patronului marinei.

Barca cu armament de cercetaşi marinari, a fost prezentată M. S. Regelui de către d-l Amiral Bălănescu, care în calitate de Preşedinte a Ligei Navale a donat barca şi a rugat pe M. Sa să primească a fi naşul ei. In urmă Marele Voevod Mihai I, a donat un pavilion de prova, remiţându-l d-lui Cdor I. Georgescu.. Comandantul de legătură pentru Dobrogea.

In urmă barca a defilat prin faţa oaspeţilor Regali dând onorul cu ramele.

Această barcă a fost construită în Arsenalul Grupului de grăniceri marinari. Are două catarge şi zece rame.

Prezintă siguranţă la mare — construcţie solidă şi forme elegante.

Cercetaşii marinari vor pleca cu această barcă la Budapesta unde vor avea loc întreceri marinăreşti internaţionale.

Cercetaşii marinari din Cohorta „Ovidiu" pe această cale roagă Liga Navală secţia Constanţa să primească mulţumirile şi recunoştinţa lor.

Barca se găseşte în posesia noastră de 14 zile, in care timp Cercetaşi marinari au făcut eşiri în mare, la Mangalia-Tekirghiol şi Mamaia.

Comand. Cohortei „Ovidiu"
LT. GHEZZO

Jamboreia Internaţională a Cercetaşilor Marinari din Polonia

Intre 7 şi 15 August a avut loc pe malurile lacului *Garezin* din Nord-Vestul Poloniei o Jamboree internaţională a cercetaşilor marinari, la care a fost invitată şi ţara noastră.

Au luat parte: Franţa cu un echipaj de 8 cercetaşi, Anglia cu unul de 10, Ungaria cu trei de câte 9 şi Letonia cu 8. Cehoslovacia şi România au fost reprezentate prin câte o delegaţie de câte trei comandanţi.

Cercetăşia poloneză deşi tânără, numără deja peste 70.000 de membrii: 24.141 fete, 44.569 băeţi, cu peste două sute de tabere permanente şi 3862 de cercetaşi marinari.

Programul Jamboreei era împărţit în trei: concursuri numai între echipajele străine, vizitarea portului Gdinya şi excursii în localităţile mai de seamă din Polonia.

Concursurile, destul de serioase, s'au desfăşurat pe lacul Garezin: salvarea persoanelor, salvarea unui vas, lansarea de colaci şi bandule, tragerea frânghiei cu bărcile, matelotaj, reparaţie de bărci şi la velatură, canotaj cu obstacole, navigaţie cu obstacole, semnalizări. Pe un loc mai mare s'au desfăşurat navigaţia cu pânze şi excursii de 12 ore.

Cercetaşii polonezi s'au mărginit la rolul de gazdă, — organizare, ingrijirea materialului, excursiunilor, etc. Felul cum s'au achitat de acest rol a dovedit pe deoparte desăvârşita pregătire a cercetaşilor şi a felului de a aranja o tabără, pe de alta însufleţirea cercetăşească astfel ca delegaţiile străine să se resimtă „ca la ele acasă".

La împărţirea premiilor, numărul cel mai mare de puncte l'au avut ungurii, care atât la sporturi cât şi la focuri au stârnit ad-



Regatele de pe lacul Garezin.



Modele lucrate de cercetaşii din Poznan.

miraţia tuturor. Curat până la eleganţă îmbrăcaţi, disciplinaţi, în toate manifestările lor au dat dovadă de o excelentă educaţie cercetăşească şi sportivă. In toate manifestările lor se vedea străduinţa lăudabilă de a câştiga simpatii pentru ţara lor. Pentru o reuşită sigură ei au echipe speciale pentru străinătate, cu cercetaşi din cele mai bune familii.

După unguri au fost clasificaţi englezii, — calmi şi siguri de ei în toate împrejurările, — apoi francezii, — vioi, spirituali, veseli, chiar când erau învinşi. Improvizaţiile lor la focuri erau pline de scânteere „galică".

Două zile au fost rezervate vizitării portului *Gdinya*, — port şi

oraş ridicat ca în poveşti în cinci ani, dintr'un mic sătuleţ de pescari. Asupra lui vom vorbi mai pe larg în numărul viitor. Ne mulţumim a spune că face concurenţă Danzigului, că e de cinci ori mai mare decât Constanţa, că e înzestrat cu cele mai moderne elevatoare, că e cercetat chiar de transatlantice americane. Năzuinţele înfloririi maritime se poate vedea şi din organizarea şcoalei de marină comercială, care poate avea un efectiv de o *mie* elevi. Vasele şcoală, — *Isera, Lwow* şi *Dar Pomorze*, — erau în excursie. Cel din urmă, dăruit Patriei prin subscripţie de provincia Pomerania, — de unde şi numele „Darul Pomeraniei".

După 15 August echipele străine au vizitat Varşovia, Kracovia, Wieliczca şi Bucze. La Varşovia cercetaşii marinari străini au depus în ccomun o coroană de trandafiri albi şi roşii, cu panglicele fiecărei naţiuni. Gestul a impresionat şi a doua zi jurnalele au publicat fotografii şi dări de seamă.

Delegaţia noastră s'a bucurat de o atenţiune deosebită. Primită dela graniţă de un cercetaş care ştia româneşte perfect, întâmpinată la Lublin de cercetaşii şi cercetaşele din localitate cu flori, sandwichuri şi ceaiuri, găzduită în vagon special, condusă la



Depunerea coroanei la mormântul eroului necunoscut din Varşovia

Gdinya şi Varşovia în afară de programul celorlalte delegaţii, — a părăsit Polonia cu impresiuni de neuitat.

Ca impresie generală, în Polonia viaţa e grea, mult mai grea ca la noi, dar se munceşte cu spor şi cu un ideal: *unitatea naţională*. Iar în ceeace priveşte viaţa maritimă vecinii noştri dela Nord au înţeles ce rol poate juca în desvoltarea unui popor şi i-au dat toată atenţiunea, atât oficialitatea cât şi marele public. E o pildă şi un imbold pentru noi!

MOŞ DELAMARE

Cauza probabilă a scufundării submarinului „Prométée"

După pierderea suferită de marina franceză prin scufundarea submarinului Prométhée, care a uimit prin repeziciunea cu care s'au întâmplat nenorocirea, marinarii şi specialiştii au căutat să-şi explice această scufundare prematură după toate raţionamentele care au putut să le facă în urma prea puţinelor informaţii ce le-au putut avea de la puţinii supravieţuitori.

Se ştie sigur că submarinul avea de făcut numai probe de suprafaţă în acea zi, şi că nenorocirea s'a întâmplat în momentul în care se trecea dela propulsiunea motorului electric la acea a motorului Diesel.

Comisiunea de anchetă a studiat funcţionarea diverselor comenzi ale aparatelor de pe submarine de acelaş tip *(Archimede)* şi a stabilit că *„cauza iniţială a accidentului este deschiderea neaşteptată rapidă şi generală a tuturor purjelor de aer, produsă în urma funcţionării intempestive a instalaţiei care comandă diferitele aparate ale navei.*

Comisiunea crede că această deschidere neaşteptată este probabil imputabilă unei greşite manevre a unei vane de secţionare care se afla pe această instalaţie, în momentul în care se trecea dela propulsiunea prin motoarele electrice la propulsiunea prin motoarele Diesel.

Pentru a se scufunda, un submarin trebue să se îngreueze, şi această îngreunare o face lăsând apa să năvălească în rezervoare: care se numesc *balasturi* sau *watter-balast*. Principial, după cum se vede din schiţă, un balast trebue să aibă două deschideri, în partea de jos o deschidere prin care intră apa şi în partea de sus o deschidere prin care intră apa şi în partea de sus o deschidere prin care ese aerul fără de care apa nu ar putea năvăli în balast. Deschiderile de sus, numite *purje*, servesc şi pentru a goni apa din balast introducând aer în debit şi presiune mare, când submarinul vrea să iasă la suprafaţă.

Una din cele mai importante cerinţe puse unui submarin modern era să aibă o scufundare cât mai rapid posibilă pentru a scăpa vederii inamicului în minimum de timp; această scufundare extra-rapidă se realizează lăsând apa să năvălească deodată în toate balasturile (căci sunt mai multe) prin intermediul unui tablou pe care se află grupate levierele de comandă ale tuturor purjelor, în compartimentul central de manevră.

Levierele de comandă, acţionează asupra unui sistem oleo-pneumatic care se crede a fi cauza scufundării premature a submarinului. Comanda prin sistemul oleo-pneumatic s'a introdus în Marină de mai mulţi ani la tot felul de nave şi de aparate de manevră pentru că prezenta o funcţionare suplă şi precisă.

La submarinul Prométhée, se întrebuinţa acest sistem la ridicarea şi coborârea periscoapelor, la închiderea coşurilor de ventilaţie, la ambreiajul motoarelor, la deschiderea şi închiderea purjelor, etc...

Toate aceste comenzi aveau un rezervor comun de ulei şi o bună parte din tuburile care plecau dela acest rezervor erau comune pentru mai multe aparate de manevrat, pe anumite porţiuni.

Se bănueşte că s'ar fi putut întâmpla ca acţionând asupra unei manevre, să fi fost acţionată şi altă manevră involuntar, din cauza unei scăpări de supapă, uleiul fiind la presiune în conducte.

Această premiză ar fi îndreptăţită de faptul că Prométhée s'a scufundat tocmai în momentul în care fusese acţionat levierul care dezambreia motorul de propulsie electrică şi ambreia pe cel de propulsiune Diesel. Cu alte cuvinte e probabil că manevra dată motoarelor efectuându-se prin acel sistem oleo-pneumatic, a acţionat şi o altă manevră care întâmplător a fost aceia a purjelor, făcând astfel ca submarinul să execute, conform construcţiei, o plonjare extrarapidă.

Desigur că această explicaţie ne face să credem că, cu toată preciziunea lui, sistemul oleo-pneumatic trebue recontrolat pentru a nu mai da naştere la pierderi de acest gen. Deasemeni, cu toate că aparatele se vor complica poate mai mult, credem că se vor imagina şi alte sisteme de siguranţă pentru scufundări premature (de ex. purjele să nu poată fi deschise atâta timp cât nu sunt închise toate comunicaţiile cu exteriorul).

Marina franceză a renunţat la salvarea submarinului Prométhée căci împrejurările sunt protivnice şi cheltuelile colosale faţă de rezultatul care s'ar obţine; adâncimea e prea mare pentru ca scafandrii să poată lucra şi afară de aceasta mai sunt şi curenţi care ating până la 7 noduri, ceiace împedică aceste lucrări.

LOCOT. Z. NEGULESCU

Şcoala marinei comerciale dela Gdynia (Polonia)

Polonia apreciind deosebita importanţă al accesului unei ţări la mare, a luptat şi obţinut cu mari sforţări coridorul dela Danzig. Acest prim pas făcut, a ţinut să meargă mai departe. Deci ocupându-se în primul rând cu organizarea portului *Gdynia* pentru a cărui amenajare face cele mai mari sacrificii atât pentru înbunătăţirea tehnică, cât şi pentru adâncirea basinurilor. La Societatea Naţiunilor Polonia a obţinut un mare succes prin respingerea cererei Danzigului ca traficul de voiajori şi mărfuri de provenienţă şi cu destinaţie poloneză, care nu trec frontiera terestră, precum şi transitul prin Polonia să se facă obligator prin acel port.

Pe lângă dezvoltarea portului Gdynia Polonezii se gândesc şi la desvoltarea maritimă, la formarea unei marine naţionale poloneze, în care scop au întemeiat o şcoală pentru marina de comerţ la Tczew în Pomerania. In 1930 a fost mutată la Gdynia şi are la dispoziţie 1 vas mare şi 2 cutere.

Şcoala are 2 secţiuni: ofiţeri de punte şi mecanici.

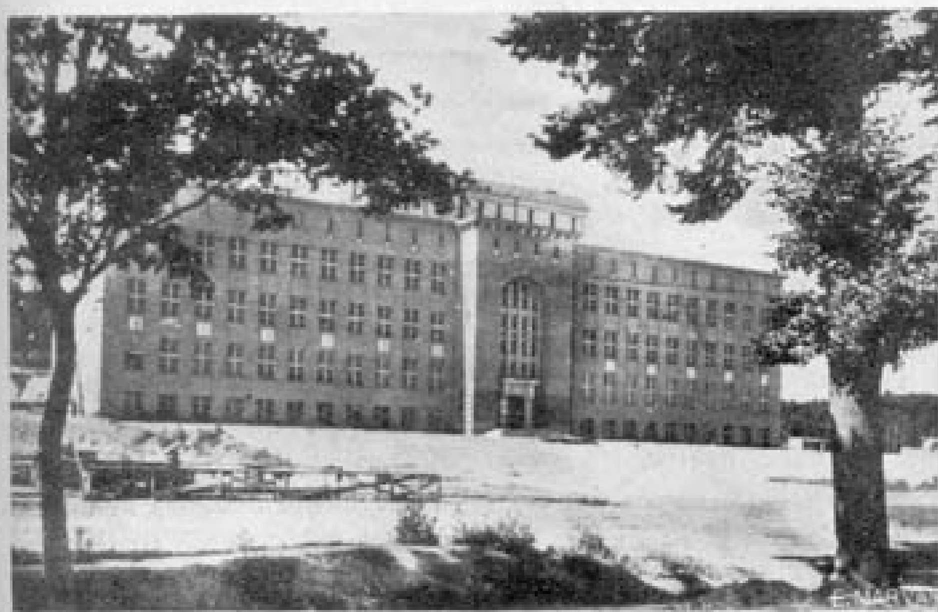
Durata studiilor este de 3 ani pentru ambele secţiuni. Candidatului i se cere să posede 6 clase secundare. Bacalaureaţii nu dau examen, ci sunt admişi din oficiu, dacă sunt găsiţi buni la vizita medicală. Examenul se resumă la: limba poloneză, aritmetica, algebră şi fizica.

Elevii secţiei de navigaţie sunt ambarcaţi pe vasul şcoală *Dar-Pomorza*, unde primesc instrucţia practică.

Inainte de 1930 şcoala poseda o singură corabie cu 3 catarge şi cu motoare auxiliare 4000 w. Acum, mai dispune şi de *Dar-Pomorza* (Darul Pomeraniei), o fregată cu 3 catarge şi 2 motoare auxiliare de câte 650 HP şi înzestrată cu instrumentele cele mai moderne.

Acest vas a făcut un voiaj în 1930, iar în iarna anului 1931 altul, în Canare, Pernambuco, Martinica şi Azore. Cu *Luwow* elevii au făcut un voiaj de un an în Suedia, Anglia, Franţa, Italia, Spania, Grecia, Africa şi Australia.

Elevii mecanici lucrează în atelierele şcolii, în docuri şi pe vasele de comerţ particulare.



Şcoala marinei comerciale din Gdynia.

Se admite în general 30 candidaţi în fiecare secţie.

Elevii ce au terminat studiile în secţia de navigaţie şi pot justifica 24 luni de navigaţie activă au drept la brevetul de *locotenent* care este eliberat de ministerul de Comerţ şi Industrie. Celelalte grade până la căpitan se obţine fără examen dacă ofiţerul justifică numărul de luni de navigaţie impuse ca stagiu la fiecare grad.

Elevii mecanici când termină studiile în secţia lor şi pot justifica 30 luni de navigaţie practică sau activitate profesională, în şantierele maritime au dreptul de brevet de mec. clasa III-a Ministerul de comerţ şi industrie schimbă acest brevet fără examen până la gradul de of. mec. clasa I-a.

Consiliul profesoral al şcoalei se compune: din director, şeful secţiei, profesorii şi comandantul vasului *Dar-Pomorza* şi medicul şcoalei.



Vasul şcoală «Dar Pomorza».

Şcoala are la uscat un internat, săli mari de clase, laboratoare, o sală de serbări şi o capelă. Internatul posedă dormitoare moderne, sală de masă şi o infirmerie modern utilată. Atelierele mecanice ocupă o clădire specială.

Cunoaşterea timpului

— Despre atmosferă şi constituţie —

Câmpul întregei activităţi meteorologice fiind atmosfera, nu rămâne nici o discuţie, că ea trebue să constitue în primul rând obiectul preocupărilor celor ce se ocupă cu meteorologia.

Toată lumea cunoaşte că stratul gazos care învălue globul pământesc de jur împrejur se numeşte atmosferă.

Acest strat, deşi transparent, se prezintă de multe ori intunecat ori sub colorituri diferite; iar prin constituţia sa conţine toate elementele necesare vieţei umane şi vegetale, precum şi toate forţele necesare mecanismului care întreţine buna funcţionare a întregei activităţi de pe glob.

Complexul acesta fluid în care noi deci trăim scufundaţi şi căruia ne-am adaptat e cunoscut sub numele generic de aer atmosferic.

Mult timp s'a crezut că aerul atmosferic este o combinaţie chimică de gaze; astăzi însă se ştie precis că el este numai un simplu amestec, de gaze simple, emanaţiuni de alte diferite gaze şi o cantitate destul de apreciabilă de pulbere minerală, animală şi vegetală.

Astfel avem:

1. Gaze simple care se găsesc într'o proporţie aproape constantă: Azot 78,2; oxigen 20,8; argon 0,94; hidrogen 0,01; neon 0,001; helium 0,0001; kripton 0,0001; xenon 0,00005 şi urme de geocoronium.

2. Gaze cari se găsesc în mod permanent în atmosferă dar ale căror proporţii variază: vapori de apă, acid carbonic.

3. Gaze care nu se găsesc în mod permanent în atmosferă, existenţa lor depinzând de oarecari emanaţiuni de pe glob: ozonul, gazele sulfuroase, sulfhidrice, amoniacale şi hidrocarburile.

4. Diferite feluri de pulberi de natură minerală şi organică.

Amestecul arătat mai sus nu este la fel nici pentru toate straturile atmosferice şi nici pentru diferitele puncte de pe glob, pentru motivele următoare:

a) *Din cauza expansibilităţii gazelor ce constituesc atmosfera.* In o atmosferă în repaus, elementele constitutive se găsesc în o continuă mişcare, de-oarece moleculele gazoase sunt animate de o viteză a cărei medie variază în raport invers cu densitatea gazului. Astfel azotul care are o densitate de 0,972 are o viteză de 1850 m. pe sec.

Această agitaţie se face în scop ca moleculele să-şi ocupe locul ce li-se cuvine în spaţiu conform legei de amestec al gazelor.

Această lege a fost dovedită de Laplace şi rezultă că în straturile mai înalte gazele uşoare vor fi intr'o proporţie mai mare şi vice-versa.

b) *Din cauze de ordin mecanic, datorită puterei centrifuge provocată de rotaţia pământului.* Această forţă fiind în o continuă luptă cu gravitaţia, diferitele molecule se deplasează în limitele lor maxime.

c) *Din motive de ordin calorific,* diferitele puncte de pe glob având temperaturi deosebite, moleculele se găsesc în o continuă mişcare, conform cu coeficientul lor de încălzire şi situaţia acestor puncte.

d) *Din motive de ordin chimic şi anume:* Absorbirea oxigenului prin combustie, respiraţie şi oxidaţie; degajarea oxigenului de vegetale; absorbirea gazului carbonic de vegetale; absorbirea acidului carbonic prin disoluţia apelor mărilor şi prin carbonizarea diferitelor roce.

De asemenea degajarea acidului carbonic prin respiraţia animală, prin fermentaţiuni, combustiuni şi acţiuni vulcanice.

e))*Din motive de ordin electric.* Gazele din diferite motive ce se vor vedea mai târziu se „ionizează" adică moleculele constitutive se împart în două tabere atomice numite — Ioni — un grup fiind încărcat pozitiv, iar altul negativ.

Sub influenţa razelor ultra-violete s'a constatat că ionii negativi sunt atraşi spre câmpul magnetic al soarelui, pe când cei pozitivi nu sunt influenţaţi. Din această cauză aceşti atomi se găsesc intr'o continuă mişcare.

G. M.

Tragedii maritime

Scufundarea vasului şcoală german „Niobe"

In ziua de 26 Iulie a. c. vasul şcoală german „*Niobe*" s'a răsturnat şi scufundat în câteva secunde. Nu s'au putut salva decât cei ce se găseau pe punte; cei 69 din interior, s'au înecat. După o muncă de 22 zile vasul a putut fi scos la suprafaţă şi adus în doc, victimele au fost înmormântate cu mare pompă, iar o subscripţie publică va da marinei germane un nou vas şcoală.

Niobe fusese construit în 1899 la Bremen şi transformat în 1923 în vas şcoală. Cu un tonaj de 650 tx., avea 46 m. lungime, 9.20 m. lărgime şi un pescaj de 4.80 m., pe lângă pânze, mai avea şi un motor *Diesel* de 260 ca..

Velatura era foarte impunătoare: trei *floeuri* (pânze triunghiulare) la prova, la arborele mic patru *pânze latine* (pătrate), la cel mare trei, la cel *artimon* una şi două *velastraiuri* (triunghiulare) între catarge.

Vântul începuse să se întărească şi bordul de serviciu fusese trimis să ia terţarolele, adică să micşoreze suprafaţa, să gâtue velele, celălalt bord făcea teorie în cazarmă. La un moment dat o *rafală* de vânt foarte puternică a culcat vasul pe o coastă, velatura a intrat în apă, corabia s'a dat peste cap. După trei zeci secunde de plutire cu fundul în sus, a dispărut înghiţit de valuri.

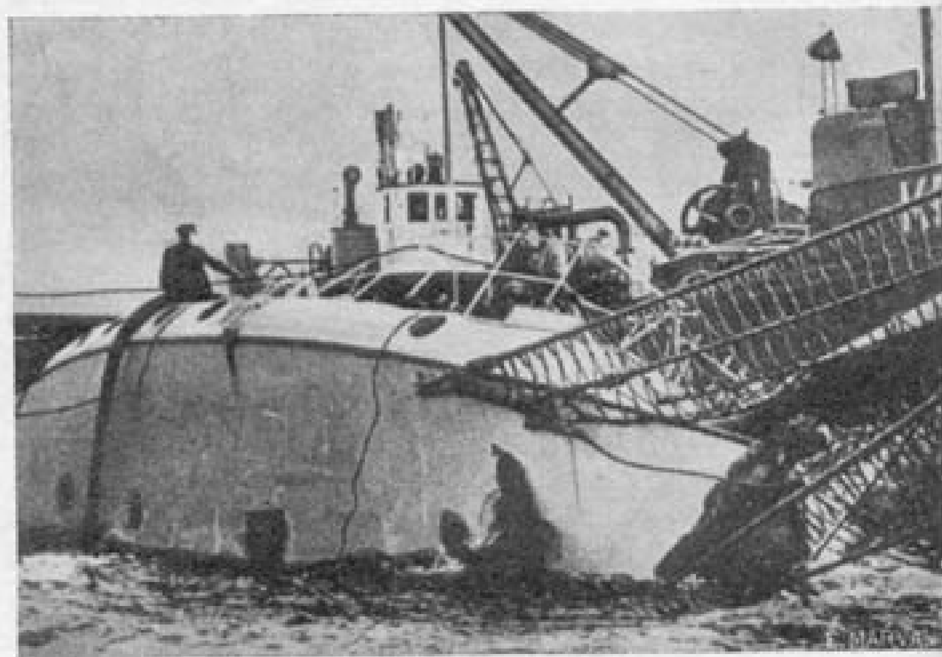
Cei de pe punte au fost salvaţi de vasul *Thérèse-Russ,* martor al dramei. Scufundarea atât de precipitată se datoreşte faptului că toate ferestrele şi uşile erau deschise, aşa că apa a putut pătrunde în vas, distrugând *echilibrul de plutire.*

Câteva cuvinte asupra acestui echilibru, care dă ceeace se zice *stabilitatea,* — cuvânt cu înţeles deosebit de cel dela uscat. Un exemplu: pentru marinari, vasele de pescari, de pilotaj, de salvare, „*Principesa Maria*" care joacă pe valuri întocmai ca un dop *au stabilitate,* pe când pentru pasageri ele sunt *lipsite* de stabilitate.

De unde această nepotrivire? Pentru că la uscat stabilitate înseamnă *fixitate,* — pe când în limbaj marinăresc înseamnă *tendinţă constantă a vasului de a redeveni în poziţie normală, de a nu se da peste cap.* Când un val îl culcă pe o coastă, vasul stabil cată să se îndrepteze şi fatal se înclină puţin când pe o parte când pe alta, până ce revine orizontal, dacă alt val nu-i turbură tendinţa. Un vas stabil, — marinăreşte vorbind, — joacă, dar nu se răstoarnă, şi stabilitate e egal cu joc, e egal cu *siguranţă.*

Cel mai frumos exemplu îl dau *bărcile de salvare,* care chiar dacă se dau peste cap, nu pot sta cu chila în sus, ci se întorc automat. In Italia şi în Olanda s'au răsturnat voluntar asemenea bărci cu echipajul în ele, şi au revenit la poziţia normală, cu motorul în funcţiune tot timpul.

Ori *Niobe* deşi avea o suprafaţă mare de valatură, nu fusese



Scoaterea epavei «Niobe».

înzestrat cu un lest care să-i asigure stabilitatea. O rafală, o aplecare bruscă, ferestre deschise, stabilitate slabă, răsturnare sigură.

Deplângem din toată inima victimile, fiindcă alt „*Niobe*" va reapare, graţie patriotismului şi dragostei pentru marină.

AVENTURA UNUI SUBMARIN

Cam în aceleaşi clipe când Niobe se scufunda, crucişetorul suedez „*Fulgia*" a ciocnit submarinul tot suedez „*Bavern*". Găurit, sub greutatea apei ce-l năpădea, submarinul s'a dus la fund ca o piatră, cu toate că s'a dat afară cu aer comprimat apa din balasturi şi s'a pus la *banda sus* cârmele orizontale ,maşina toată viteza înainte. La 80 m. adâncime *Bavern* s'a aşezat pe fund, dar nu pentru mult timp, căci comandantul a dat drumul la *chila de plumb* astfel că uşurat submarinul a reapărut la suprafaţă.

Norocul a fost micul tonaj: 500 tx. la suprafaţă şi 650 afundat, o diferenţă deci numai de 150 tone. Chila de plumb, aşezată în afară şi la fundul ori cărui submarin, cântarea 15 tone. Apa din balasturile laterale fiind dată afară — manevra a putut reuşi. La un submarin de 1400 tone cu 600 tone balast, nu credem că această lepădare a chilei ar fi avut vreun efect.

M. D.

Activitatea Clubului Nautic „Marina"

Clubul nautic „Marina" în urma subvenţiei acordate de Liga Navală, secţia Constanţa, prin d-l Amiral Bălănescu, a putut activa în domeniul acestui sport de apă.

Intr'adevăr echipa noastră ia parte în ziua de 7 August a. c. la marele Maraton Naţional Brăila-Reni (42 km.) unde cucereşte definitiv cupa Amiral Gavrilescu. De asemenea la acest concurs s'a luptat şi pentru cupa ziarului „Dimineaţa" Brăila-Galaţi 21 km. Această cupă revine clubului nostru — deşi ni s'a contestat acest lucru. După regulamentul cupei — concursul trebue să aibe loc pe cluburi individuale, iar nu cum a fost cazul, toate cluburile Bucureştene unite, contra unui singur club „Marina" şi revine şi pentru al 2-lea motiv, acel de a fi avut cele mai bune puncte.

In ziua de 15 August clubul nostru cucereşte premiul femenin de 1000 m. prin d-ra Ida Sober, iar cupa „Vlasopol" de fond 3.000 metri este câştigată tot de echiap noastră.

Acum cu prilejul concursurilor dela Silistra-Călăraşi clubul „Marina" bate pe toată linia, la viteză 1000 metri prin Mârşu, iar la fond 14 km. prin Spânu Teodor, care reuşeşte să stabilească un timp mai mic cu 25 minute ca rivalul său Florescu.

La aceste concursuri s'au câştigat cupele ziarelor „Universul" şi „Dimineaţa".

Se remarcă printre cei mai buni înotători, în afară de Spânu Teodor, Mârşu şi Vasilov, Ilie Damian, Ghigenescu, Tănase Ciubuc şi Marinescu.

Activitatea intensă a acestui club se datoreşte, afilierei sale sub protecţia şi ajutorul Ligei Navale, secţia Constanţa care prin d-l Amiral Bălănescu nu a ezitat nici un sacrificiu de orice gen.

Preşedintele clubului nautic „Marina"
LOCOT. GHEZZO

Cercetaşii marinari la Jamboreea dela Sibiu

Lângă Sibiu, la un sfert de oră cu tramvaiul şi o jumătate pe jos, se întinde o pădure de brazi botezată „Dumbrava". Aci se fac *„maialele"*, adică petrecerile duminicale pe iarbă verde, cu pui şi miel fript. In mijlocul pădurei, într'o vale lungă de câţiva kilometri, se întinde un lac plin cu peşti şi o mică dar bogată grădină zoologică, unica în ţară.

In această regiune şi-au înstărit cercetaşii corturile în luna Iulie, amestecând chiotele lor cu cântecul pasărilor uimite de hărnicia şi veselia tovarăşilor lor fără pene. Printre cei două mii de cercetaşi veniţi din toate colţurile ţării, au fost şi cinci echipaje marinăreşti.

Echipajul *„Cetatea Albă"* din Cetatea Albă, sub comanda d-lui Lt. Comandor în rezervă Balăşi. Acest echipaj a venit din Cetatea Albă cu barca proprie *„Crinul"* pe mare şi pe Dunăre până la Corabia, iar la întors au vizitat şi porturile bulgăreşti.

Echipajul *„Lt. Comandor Georgescu Vladimir"* din cohorta „Ovidiu" din Constanţa, sub comanda d-lui Lt. Ghezzo Eduard. Tabăra acestui echipaj se ilustra prin înfăţişarea ei marinărească: catarg-semafor, pajura cercetăşească în scoici de mare la picioarele unei comenzi la vapor, miniatura (3 metri) a farului Constanţa şi un muzeu marinăresc.

Echipajul *„Contra amiral Murgescu"* din Galaţi, cu un muzeu maritim şi pescăresc.

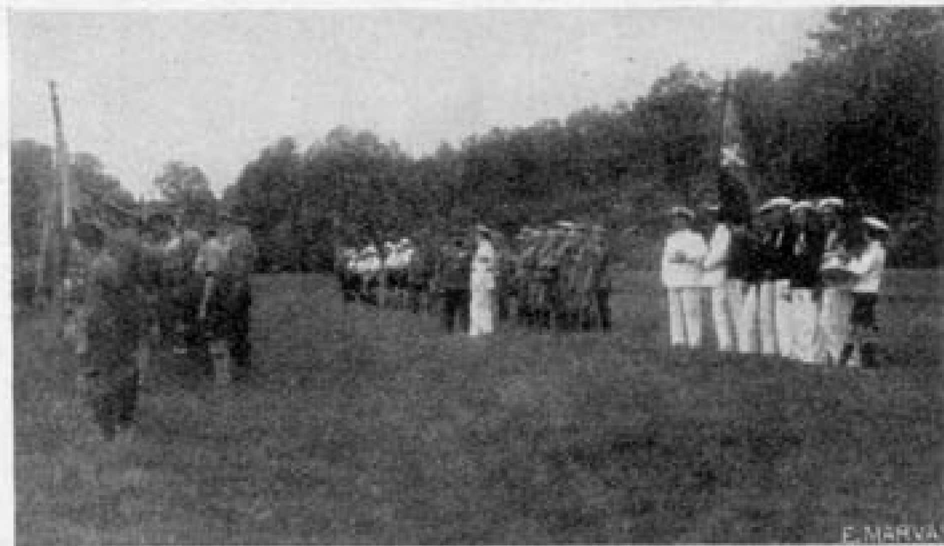
Echipajul *„Principele Nicolae"* din cohorta „Mircea cel Bătrân" din Silistra sub comanda d-lui Dr. Mirahorian.

Echipajul *„Bega"* din cohorta „Principele Glad" din Temişoara, sub comanda d-lui Ing. Isaicu, care a adus zece *sandoline* (bărcuţe uşoare de o singură persoană) şi o şalupă cu motor.

Echipajele din Silistra şi Temişoara aveau o singură tabără artistic aranjată cu emblemele cercetăşiei şi L. N. R., cu un portal marinăresc şi un rastel pentru bărci.

Criza generală a împiedicat celelalte echipaje de a lua parte la jamboree, totuşi prestanţa degajată a cercetaşilor marinari, uniformele lor albe sau albastre, disciplina plină de voioşie a impresionat atât de mult, încât multe unităţi cu apa în vecinătate, s'au hotărât a-şi face echipaje.

„Focul", — şezătoarea — din seara destinată marinei a eşit de



Cercetaşii marinari la Sibiu.

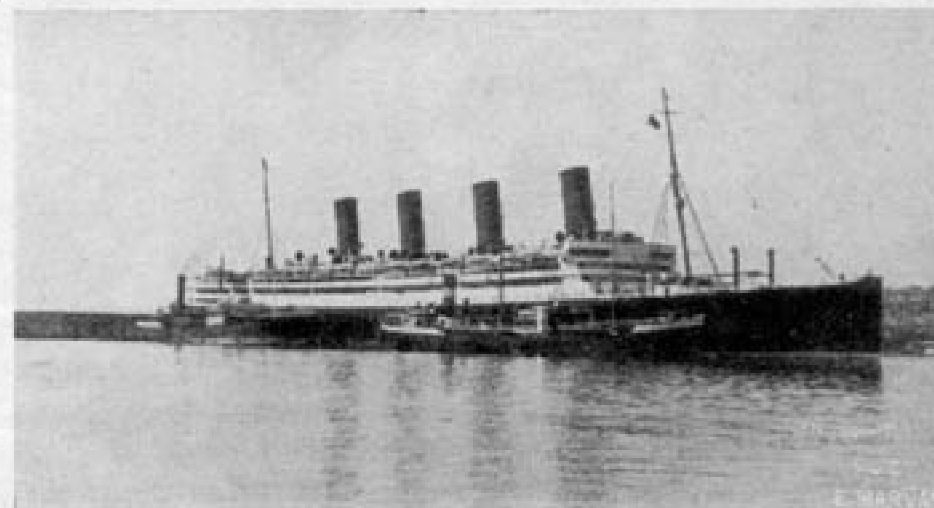
asemenea din comun. Miile de spectatori din Sibiu şi împrejurimi au admirat un vapor ca toate vapoarele, — coş, cârmă, busolă, cabestan şi au luat parte la viaţa pe bord: plecarea din port, vreme rea, vreme bună, om la apă, ceaţă, până la sosirea în portul... Dumbrava Sibiului. Au urmat apoi cântece, jocuri, pantomine marinăreşte etc.

N'au lipsit nici concursurile: de înnot la bazinul din oraş, regate şi jocuri pe apă „ca la Constanţa", — pe lăcuşorul din mijlocul Dumbravei.

MOŞUL

David şi Goliath

Vaporul petrolifer „Principele Barbu Ştirbey" şi vaporul italian „Clelia Campanella" alături de transatlanticul „Aquitania" al Soc. Cunard, de 45.647 tone, lung de 869 picioare şi lat de 97 picioare, dând bunker transatlanticului.



Capacitatea ambelor vapoare este suficientă cu aproximaţie transatlanticului pentru un voiaj Napoli—New-York şi retour.

Coşul vaporului românesc de abia ajunge la puntea transatlanticului, iar catargele care sunt cele mai înalte ale vapoarelor româneşti de abia ajung la partea de sus a bărcilor de salvare.

Activitatea L. N. R. pe Bega

Mulţumită activităţii secţiuni Temişorene L. N. R., o nouă secţiune a luat fiinţă în localitatea Otelec-Pustiniş pe canalul Bega.



Premianţi la curse de înot.

Această secţiune constituită din un mănuchiu de oameni inimoşi, a şi început să-şi arate roadele în ace: localitate.

Astfel au organizat un strand cu nişte cabine originale din stuf, curse de înot cu premii; o barcă de salvare; escursiuni pe Bega şi toate acestea cu mijloace proprii şi puţin costisitoare.



Comitetul de la «Otelec».

Liga Navală Română transmite călduroase mulţumiri inimoşilor misionari navali cari constituesc comitetul, dorind ca exemplu dat să constitue un inbold pentru toată populaţia noastră de pe regiunea fluvială şi maritimă. Dăm fotografiile comitetului şi premianţilor la cursele de înot.

Ruperea unor vase — ca să nu se rupă altele

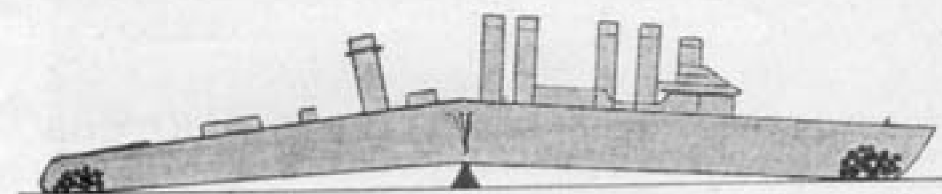
Construcţia unui vas, mai ales dacă e vorba de un tip nou, trece de obicei prin următoarele faze:

PLANURILE PRINCIPIALE: O comisiune studiază ce anume condiţii trebue să îndeplinească vasul. *Naţionalismul* fiecăruia din membrii cere ca vasul să fie cât mai mare, cât mai puternic, să le bată pe toate înaintaşele. *Marinarul* cere să calce, să intre cât mai puţin la apă, ca să poată intra ori unde; să fie cât mai manevrabil, mai ascultător: să ţie cât mai bine marea. *Artileristul* cere cât mai multe tunuri, de calibru cât mai mare, cu un stoc de muniţii cât mai bogat. *Torpilorul* cere cât mai multe tuburi de lansat şi cât mai multe torpile. *Mecanicul* cere maşini cât mai robuste, cu cât mai multe rotaţii, cazane cât mai mari, apă de rezervă cât mai multă. *Popotarul* bucătărie grandioasă, o bucătărie, frigorifer. *Inamicul*, — deşi nu e în comisie, — impune o chiurasă cât mai groasă. Iar *financiarul* cere să coste cât mai puţin.

Cu cât cererile sporesc, — cu atât se măresc dimensiunile, lungimea, lăţimea şi adâncimea. Ori a fi satisfăcute toate cererile e o imposibilitate. Vasul ar avea nişte dimensiuni ca ale aceluia dintr'o poveste marsilieză: când prova acosta la Marsilia, pupa nu era încă deslegată dela Port Said; sau ca a acelui faimos cuirasat grecesc care era atât de mare că nu încăpea prin Dardanele.

PLANURILE REALIZABILE ale inginerilor navali. Aceştia ţin seama de cererile tuturor şi retuşând dela artilerie, maşini, torpile, etc. schiţează un compromis, împăcându-i pe toţi.

PLANURILE REALE. Odată stabilit în principiu cam cum are să fie vasul, se trece la realizare, *calculându-se* datele, aşa ca repartiţia uneltelor de navigat şi armament să fie astfel făcută în cât



să nu compromită trăinicia vasului şi să corespundă menirei. In ultimul timp sudura autogenă şi electrică a plăcilor a eliminat *niturile*, a căror greutate de sute de tone a fost folosită la cuirasă, artilerie ori maşini; tunurile s'au pus în turele duble, triple şi chiar cuadruple; turbinele au uşurat enorm greutatea maşinelor, — şi câte altele.

MINIATURA. După facerea tuturor calculelor, se trece la o realizare în miniatură şi încercarea acesteia în bazinul cu valuri, spre a se vedea cum se va comporta noua unitate pe mare rea.

REALIZAREA. După ultimele retuşeri, începe construcţia corpului, lansarea, instalarea maşinelor, căldărilor, turelelor, etc., încercarea de viteză, apoi a armamentului, botezul. De acum o nouă unitate brăzdează mările, ameninţând pe ale altelor naţiuni cu concurenţa comercială sau militară. Acestea caută să răspundă la fel şi astfel o întrecere de construcţii, cu toate congresele de limitare.

Dar aceasta e altă poveste, — vorba lui Kipling.

Acum vrem să arătăm numai un ce petrecut în America, un ce atât de american în cât nici englezii nu şi-au permis până acum să facă asemenea costisitoare experienţe.

Arătam mai sus că realizarea se face după *calculele* de birou ale inginerilor navali. In ele ei ţin seama şi de sforţările la care sunt supuse vasele, — mii, zeci de mii de tone susţinute de apă, — pe vreme rea. Apa susţine namila de oţel, dar tot ea, când se înfurie, când din oglindă se supără se burzulueşte şi se preface în şarpe, apoi chinueşte rău, până la destrămare, îmbinarea solidă, rigidă, nemlădioasă eşită din *calculele inginereşti*.

Din această cauză constructorii sunt nevoiţi a introduce în cal-

† Morţii noştri

In cursul acestei veri am pierdut doi marinari de seamă, cari făceau cinste marinei româneşti: C. Amiral *Nicolai Barbieri* şi Căp. Comandor *Nicolai Gonta.*

Unul veteran din războiul de independenţă, celălalt, tânăr, luptător în războiul de întregirea neamului.

Numele de *Barbieri* îl găsim în istoricul Marinei noastre încă din epoca renaşterei ei.

Anton Barbieri, marinar din moşi strămoşi, venind din Arhipelag în Marea Neagră, după ce corabia lui naufragiază pe la gurile Dunării, el rămâne în portul Galaţi. Cam pe la 1851 este angajat ca instructor la *Corpul Şaluparilor* înfiinţat în Moldova sub Caimacanul Vogoride.

La izbucnirea războiului de Crimeia se înrolează cu gradul de locotenent în Marina Rusă. Sub comanda Amiralului Achimof ia parte la lupta navală dela Sinope, unde flota otomană a fost distrusă. După încheerea păcei dela Paris, Anton Barbieri se întoarce la Galaţi. Din ordinul Domnitorului Alex. Ioan Cuza este primit în cadrele Flotilei Române cu gradul de căpitan. Serveşte sub ordinele Colonelului Steriade până la 1870, când este numit ca maior Comandant al Flotilei Române. La 1873 se retrage stimat şi iubit de toţi ofiţerii, lăsând comanda Maiorului Neculai Maican. Anton Barbieri rămâne în Galaţi, colonel comandant al *gărzei civile.*

La 1900 a încetat din viaţă... „şi aci se sfârşeşte suferinţele unui „biet marinar aruncat de valuri pe coastele Mărei Negre a ţăr„mului românesc" — zice într'o scrisoare fiul care face biografia părintelui său.

Neculai, fiul Maiorului Anton Barbieri, a fost înrolat în Marină foarte de tânăr. La începutul războiului de independenţă (1877) îl găsim ca sub-ofiţer la bateriile de coastă instalate de marinarii români la Calafat.

Pentru întinderea podului românesc pe vase de la Corabia era nevoe de şalupe cu vapori: *Rândunica* şi *Bucur,* trase cu câte zece perechi de bivoli, fusese aduse pe uscat până la Corabie.



Maiorul Anton Barbieri.

Tânărului marinar sub-ofiţer *Nicolai Barbieri,* i se dă comanda şalupei *Rândunica* — cea care servise la torpilarea monitorului turcesc de pe braţul Măcinului.

Pentru purtarea sa la trecerea avangardei române peste Dunăre, tânărul sub-ofiţer este înaintat sub-locotenent şi numit comandant pe vaporul *Jiul,* care sprijinea şi aproviziona coloana ce opera în jurul Vidinului.

După războiu sublocotenentul N. Barbieri este trimis la Triest ca să aducă în ţară canoniera *Griviţa,* cu echipaj românesc. Conduce cu acest vas pe Primul Ministru *I. C. Brătianu,* care făcea prima călătorie pe Marea Neagră pentru cunoaşterea Deltei şi Insulei Şerpilor. Ca locotenent face parte din primul Stat-Major al Brikului-şcoală *Mircea,* adus din Anglia.

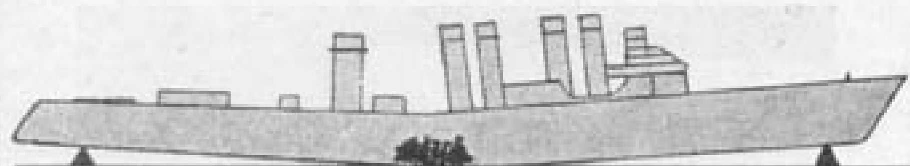
In mai toată cariera sa îl găsim îmbarcat când pe brikul *Mircea* când pe crucişetorul *Elisabeta.* După ce comandă pe rând Divizia de Dunăre şi de Mare, trece ca Inspector General al Navigaţiei şi Porturilor la 1906, unde rămâne până la 1919, când se retrage pentru limită de vârstă, cu gradul de C. Amiral în rezervă.

A fost un marinar înăscut. Avea ochiul ager şi sigur de corăbier. Om cu minte clară. Nu făcuse prea multe şcoli. Arta nautică o moştenise din străbuni, ştiinţa o prinsese pe cât putuse singur. Dar ce bun simţ.. ce vedere justă... ce talent în cunoaşterea oamenilor şi a faptelor. Inteligenţa naturală, înţelepciunea cu care era înzestrat valora mai mult decât tot bagajul ştiinţific şi toate brevetele şi diplomele pe cari le-ar fi adus dela şcoalele technice din străinătate.

Simţul său de dreptate, logica şi supleţa sa de spirit contribuie să rezolve cele mai dificile probleme, cari i se puneau în situaţia sa de Inspector al Navigaţiei şi Porturile. Chiar după ce se retrăsese din slujba statului era consultat şi luat ca arbitru pentru

---

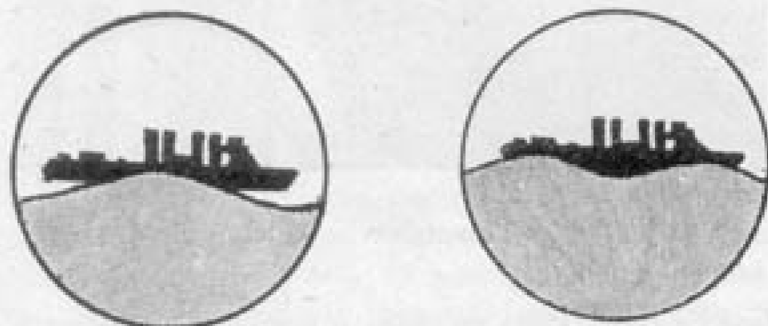
culele lor coeficenţi, ca opera lor să învingă elementul căruia ai încredinţat-o. Se pune întrebarea însă: acei coeficenţi nu-s prea mari? Nu se face risipă de întărire, deci de material şi de bani, în dauna armamentului şi propulsiunei.



Pentru aceasta marina Statelor-Unite a hotărât *ruperea* a două distrugătoare *„Prestou"* şi *„Bruce",* supunându-le la aceleaşi casne ca şi cele la care ar fi fost puse de chinuitoarea mare, — când o stârneşte vânturile turbate.

Pe mare două poziţii pot provoca ruperea sau începutul ruperii unui vas: când creasta valului e la mijlocul acestuia, prova şi pupa rămânând în aer, — şi când vasul e cu extremităţile pe câte o muche de val şi centrul rămâne în aer, în gol.

Pentru aceasta ambele vase au fost scoase pe doc. S'au îndepărtat toate suporturile care susţinea fundul lui *„Prestou",* — afară de cele dela prova şi la pupa, astfel ca mijlocul să stea în aer, exact ca pe mare. S'au pus în interiorul vasului, la mijloc, greutăţi din ce în ce mai mari; distrugătorul a început să se îndoae până ce s'a rupt.



Cu *„Bruce"* s'a procedat invers: au fost scoase suporturile, afară de cel de la mijloc, — iar greutăţile s'au pus la prova şi la pupa, până la rupere.

Operaţiile s'au făcut noaptea, ca influenţa razelor solare să nu joace nici un rol.

Toate deformaţiile până la rupere s'au măsurat şi notat, urmând ca să fie apoi tabulate şi să servească pe viitor nouilor construcţii.

MOŞ DELAMARE

cunoştinţele şi experienţa sa în toate chestiunile de navigaţie şi comerţ maritim.

Şi-a iubit cu patimă meseria pentrucă avea în sânge cultul mărei. Om de caracter. Şef iubit de subalterni pentrucă avea inimă bună şi lăsa iniţiativă tinerimei ştiind pe fiecare să-l aprecieze la justa valoare.

A murit sărac dar respectat şi iubit.

La locaşul de veci camarazii şi elevii săi: C. Amiral Gratzoski, C. Amiral Buholtzer şi C-dor Mihuţu, au arătat calităţile sufleteşti ale celui care a intrat în lumea drepţilor.



C. Amiralul N. Barbieri

Aducând familiei îndurerate expresia condoleanţelor noastre, cu pioase omagii ne rugăm „să-i fie ţărâna uşoară"...

Căpitan Comandor *Nicolae Gonta* s'a stins în floarea vârstei — se zice — de o boală de cord. Un copil, licean din Turnul Severin, atras de mirajul apei, vrea cu încăpăţinare să se facă marinar. In loc să fugă dela şcoală, cum făcuse mulţi alţii ,el s'a pus pe carte urmăindu-şi idealul: să ajungă în Academia Navală dela Livorno. Şi-a atins ţinta reuşind după mari sforţări la examenul de admitere.

Toată viaţa a avut o înfăţişare şi un suflet de copil visător, înamorat de mare. In timpul vacanţelor mari dela şcoala din Italia, el în loc să vie acasă, în ţară, se îmbarca pe corăbii de pescari şi sta săptămâni întregi în largul Mediteranei.

Ca mus, copil marinar, desculţ pe puntea de lemn, urca scările de frânghie în catarge la manevra velelor, şi printre ceilalţi marinari flămânzi se înghesuia şi el în jurul unui lighean plin cu macaroane.

Vine în ţară ofiţer cu mutră de copil, dar excelent marinar format. Toţi, şefii şi camarazii, îl simpatizează pentru calităţile lui sufleteşti. Mulţi făceau haz de originalităţile şi maniele lui. Iubea cu patimă marea, pescuitul şi vânatul. Fugea de saloanele mondene şi se refugia prin bălţile Dunărei ,în sânul naturei.

Inventează şi încearcă nişte unelte de pescuit.

Insoţit de-un câine favorit intră după vânat, îmbrăcat, în nămolul ghiolurilor din Deltă. La începutul războiului (1916) era comandant pe torpilorul *Zmeul* la Sulina. Patrulând între Insula Şerpilor şi gurile Dunărei întâlneşte un submarin german care dispare la fund în vederea torpilorului.

In ziua când inamicul înaintând prin Dobrogea ajunge la Tulcea, Căp. Gonta, cu torpilorul „Zmeul", urcă până la ceatalul Sulinei şi trage cu tunul revolver asupra primelor trupe de cavalerie şi infanterie care ocupau portul Tulcea, produce dezordine în rândurile trupelor de invazie până la sosirea artileriei cu automobilele blindate.

In ziua de Paşti (2 Aprilie 1917) pleacă din Sulina cu torpilorul „Zmeul" la Kilia pe o mare demontată, în dreptul canalului Stari Stambul, prins de valuri de fund, micul torpilor, cu prea multă încărcătură pe punte, se răstoarnă. („Zmeul" era un vechiu tip de torpilor francez numit *chavirabil;* în Franţa erau scoase din serviciu şi serveau ca ţinte mobile pentru tirul în larg).

In această stupidă catastrofă maritimă, care nici măcar nu se datoreşte inamicului, au dispărut în valuri vre-o douăzeci de marinari: fochiştii au murit închişi în fundul vasului la căldări, trei distinşi ofiţeri din Marina Franceză s'au înecat. Pe simpaticul tânăr Florian, administratorul pescăriilor din Deltă şi pe Gonta i-au pescuit un remorchier grecesc plecat din Sulina. Ambii îşi pierduseră cunoştinţa. Gonta fu adus la viaţă, Florian muri pe drum spre Kilia.

Ajuns comandant pe canoniera *Griviţa,* Căp. *Gonta,* este surprins de tulburările bolşevice în portul Odesa, unde canoniera era secfestrată de sovietul marinarilor ruşi.

Deşi păzit cu străşnicie, Gonta pândeşte, le înşeală atenţia şi într'un revărsat de zori, cu'n curaj nebun pleacă din port şi ese la larg, strecurându-se pe sub tunurile de coastă ruseşti. Intâmplător nici un vas rusesc nu se găsea cu presiune la ora aceea în port ca să urmărească pe „Griviţa" la larg. Gonta ajunge la gura Dunărei navigând cu toată viteza, şi intră pe gura Oceacov. Dar o fatalitate pare că-l urmărea. Scăpată de tun şi torpilă, *Griviţa* este lovită în coastă de un remorchier, şi se duce la fund, fără victime omeneşti. După câteva zile este scoasă la suprafaţă şi pusă în reparaţie la arsenalul flotant din Kilia.



C. Comandor N. Gonta

Marinar de rasă, Gonta nu putea fi mulţumit în Marina Militară unde se navigă aşa de puţin. Trece la Marina Comercială comandant pe vaporul *Oltul* a societăţii maritime *România.*

Era în elementul lui; face mai multe călătorii cu vapoarele *Oltul* şi *Milcovul* în America de Nord şi de Sud.

A stat puţin timp la Inspectoratul Porturilor, de unde s'a retras la Căpitănia Portului Cernavodă. Acum în urmă stăruia să se îmbarce din nou că pe uscat — zicea el — nu-i prieşte.

In viaţa solitară de marinar pe pustiul oceanelor, în afară de

ştiinţa lui profesională, Gonta, mare iubitor al cărţei, citea mult, era atras de ştiinţele oculte, cunoştea teosofia şi cabala.

Blond, cu figura lui senină, cu obrajii rumeni, cu'n colier de barbă roşie, erau tip original de marinar, simpatic dela prima vedere.

Nimeni n'ar fi bănuit că o boală ascunsă îl roade, ca viermele incuibat într'un măr domnesc.

Acum doi ani se debarcă să-şi caute sănătatea. Prietenii nu-l credeau bolnav şi făceau haz de *ipohondria* lui.

Dorul de ducă l-a chinuit până în ultimile zile, când a închis ochii *ducându-se* pe ceea lume...

A fost un suflet de elită. Om de caracter, fire blajină. Marinar îndrăzneţ. Işi iubea cu patimă meseria. Era un idealist care îşi făcea planuri pentru viitorul nostru naval. Visa să organizeze şi să conducă o şcoală de pescărie în Deltă... n'a avut parte să-şi vadă visul realizat.

Duşmani n'a avut... prieteni cari l-au iubit ca pe-un copil bun şi minunat, aducându-i un pios omagiu, se roagă pentru el...

„Să-i fie ţărâna uşoară". J. B.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

FRANŢA

Vase noui

La 5 Iunie au început la Saint Nazaire încercările de viteză, consumaţie şi manevrabilitate a trasatlanticului *Champlain* al Companiei Generale Transatlantice.

Lansat la 15 August 1931, la sfârşitul lui Iunie va face prima călătorie Havre—New-York. Dimensiunile acestei unităţi sunt: 195 m. lungime, 26 lărgime, deplasament 28.617 tone. Are două elici mişcate de două grupe de turbine cu o putere totală de 24.000 cai. Echipajul e alcătuit de 575 oameni şi poate lua la bord 1053 pasageri.

Măsuri speciale au fost luate pentru prevenirea şi combaterea incendiilor: semnale de alarmă manuale, echipe de pompieri, etc. Lipsesc avertizoarele automate electrice sau cu fum (smoke detacting system), — dar se vor monta mai târziu.

— La 22 Mai s'a lansat crucişetorul *Algeria* al şaptelea din seria crucişetoarelor de 10.000 de tone. Lung de 185 m., larg de 19,25 m., călcând la apă 5,38 m., viteza 32 noduri (59 km. pe oră), obţinută de patru elici învârtite de o putere de 84.000 cai. E armat cu 8 tunuri de 203 mm. aşezate perechi în două turele o prova şi două la pupa; 12 tunuri antiaeriene de 100 mm. 6 tuburi lans. torpile de 550 mm., două hidroavioane şi o catapultă de lansare.

Cel mai mare vas de pescari din lume

La şantierele din Saint-Nazaire s'a început construcţia unui vas de pescuit *Super-Victoria* lung de 70 m., larg de 10,5 m., deplasament 2340 tone, viteză 10,5 noduri. Inzestrat cu motoare Diesel, va putea sta la larg 4 luni şi să facă două campanii. Va mai avea două cale pentru peşte de 970 m^3. şi una frigoriferă, o cală pentru untură de peşte de 35 m^3.

O marină comercială austriacă

Se repetă un fapt ce'n zilele noastre poate părea curios, acela al apariţiei unor marine comerciale, aparţinând unor naţiuni ce n'au un metru de coastă maritimă.

După Ungaria este azi rândul Austriei. De curând s'a constituit o societate austriacă de navigaţie denumită „Loydul Austriac". Va avea sediul principal la Viena, cu agenţii în porturile italiene şi jugoslave. Capitalul iniţial, în întregime vărsat, este de 500.000 şilingi austriaci. *(Italia Marinara)*

EGIPT

Biuroul Rustorg din Egipt, însărcinat cu plasarea produselor Sovietice ca: pescărie, cherestea, sticlărie, petrol, etc., este pe cale de lichidare, Guvernul Egiptian a impus această lichidare din motive de ordine publică.

Societăţile, Messagerie Martimes, şi Lloyd Triestino, au hotărât de a face o sensibilă reducere pentru traeurile: Alessandria-Marsilia, Alessandria-Genova şi Alessandria-Trieste.

O mare desvoltare se va da flotei de comerţ de către guvernul Egiptian astfel: E anunţată înfiinţarea societăţei Egiptiene Alessandria Navigation Company, constituindu-se şi Agenţia Albert Klat cu un vas de 6200 tx. unul de 5900 tx. şi două de 2900 tx. Aceste vase poştale vor deservi diferite linii în Mediterana şi Marea Neagră.

SUEDIA

Criza maritimă care se resimţise mai puţin în Suedia a început să se resimtă şi acolo, din această cauză guvernul Suedez a trebuit să deschiză importante credite la diferiţi armatori şi anume:

Afrikanska Angfartygs	Kr.	100.000
Rederi Cordelia	„	50.000
Rederi Miranda	„	50.000
Rederi Manhem	„	150.000
Rederi Nordsijerman	„	850.000
Rederi Rex	„	125.000
Svenska Amerika	„	200.000
Svenska Oestasiatika	„	850.000

Aceste credite în valoare de 2.375.000 Kr. au fost acordate prin casa specială „Rederei Funds". (ITALIA NAVALE)

TURCIA

Guvernul Turc pentru susţinerea navigaţiei a subvenţionat societatea de stat Seir-i-Sefain. Din această cauză armatorii liberi sau plâns de concurenţa ce se face în special cabotajului care de la Iulie 1926 este rezervat pavilionului turc. Cu toate acestea nu este de invidiat situaţia societăţii Seir-i-Sefain care nu poate face faţă plăţilor.

Din Ţară

Călătoria vasului „Speranţa" la Bugaz şi eşirea lui la mare prin braţul Sf. Gheorghe

Vasul Speranţa sub pavilion italian proprietatea d-lui Robert Anatra din Brăila, cu un tonaj de registru 272 tone, deplasament 727 tone, pescaj 2.40 metri, lungimea de 55 metri şi lăţimea de 6.50 metri, având aprobarea Direcţiunei Generale a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe apă de a face un transport în cabotaj de la Bugaz la unul din porturile Dunărene sau Constanţa, a efectuat acest voiaj în condiţiuni excelente eşind la mare pe braţul Sft. Gheorghe.

Dau câteva relaţii interesante din raportul de călătorie al Comandantului vasului „Speranţa", d-l căpitan de lungă cursă I. Dumitriu:

Plecat din Brăila în ziua de 23 Iunie a. c. cu destinaţia Bugaz (Cetatea-Albă) cu un caric de 7 vagoane lemne de foc şi ciment.

Având în vedere taxele mari ce le percepe C. E. D. pentru

vasele de mic tonaj ce ies la mare, a căutat să iasă pe braţul Kilia, unde după sondaje şi informaţiuni culese, negăsind la eşire mai mult de 4 picioare adâncime, s'a decis să iasă pe braţul Sft. Gheorghe unde a sosit în ziua de 24 Iunie ora 14.

După ce s'a făcut formalităţile de eşire avizând grănicerii, a eşit în mare cu remorcherul „Eugenia", făcând sondaje, fiind ajutaţi şi de un pescar din localitate, a găsit adâncimea bancului cea mai mică de 9 picioare.

Bancul de la Sft. Gheorghe are o lungime de circa 1 milă $^1/_2$.

Pentru găsirea canalului, Comandantul s'a servit mai ales de hula de est, care îi indicau exact bancurile, căci unde era apa mică, valurile se spărgeau. Canalul nu e în linie dreaptă, ci în zigzaguri.

In aceiaşi zi la ora 18 vasul „Speranţa" iese la mare plecând cu drum adevărat E 19 S cu prova direct pe baliză, când a avut insula din afară la 4° Tb. a început să vină spre Sud, ocolind insula la circa 4—500 metri, lăsând-o tot în tribord şi având la compas S. E. 1.5 S, a mers astfel până a scăpat de cârmace, care erau foarte multe în Bb.

A plecat direct Bugaz unde a sosit în ziua de 25 Iunie ora 7.

A intrat în port uşor, intrarea fiind balizată cu 4 geamanduri de Serviciul Porturilor Maritime din Constanţa.

Adâncimea intrărei e de 10 picioare. La locul de acostare adâncimea apei este de 23—30 picioare.

Locul de acostare (vechiul cheu) e rupt de valurile mărei şi de gheţuri, asemenea şi vechiul pod care lega Bugazul cu insula Carolina.

Rămăşiţele podului împiedecă manevra vaselor.

Cu vânturile de N. E. E. şi S. E., limanul se umflă, iar când vânturile încetează, apa din liman caută să iasă la mare, făcând un curent foarte puternic de circa 6 mile pe oră, spre mare.

Vasul acostează la mal şi începe încărcarea din vagoane.

Pe vreme rea vasul este adăpostit bine, însă în timpul ernei când suflă cu putere vânturile de N. E. E. şi S. E. vasul acostat e în pericol.

La Bugaz vasul a încărcat 40 vagoane porumb şi a plecat la Constanţa unde a descărcat această marfă şi a încărcat 20 vagoane cărbuni pentru Galaţi.

Având punctele de reper stabilite, vasul a intrat în Dunăre tot prin canalul Sft. Gheorghe.

Iată ce spune în privinţa acestui voiaj: *The Danube Market and Shipping Report:*

Micul vaporaş italian „Speranţa" a avut un mare succes, trecând prin braţul Sft. Gheorghe cu un încărcământ la bord pentru Bugaz (un mic port pe coasta Basarabiei) şi după ce a încărcat porumb de acolo pentru Constanţa s'a reîntors la Galaţi prin acelaş braţ, cu un pescaj de 9 picioare cu 200 tone cărbuni. Cu acest mijloc a putut scăpa de plata taxelor mari de la C. E. D.

CEZAR IOANIŢIU
din Inspectoratul General al Navigaţiei şi Porturilor

Vizita escadrei navale engleze

Porturile noastre, Constanţa şi Galaţi au avut cinstea să adăpostească în apele lor, o escadră navală Engleză constituită din 4 crucişătoare şi un submarin.

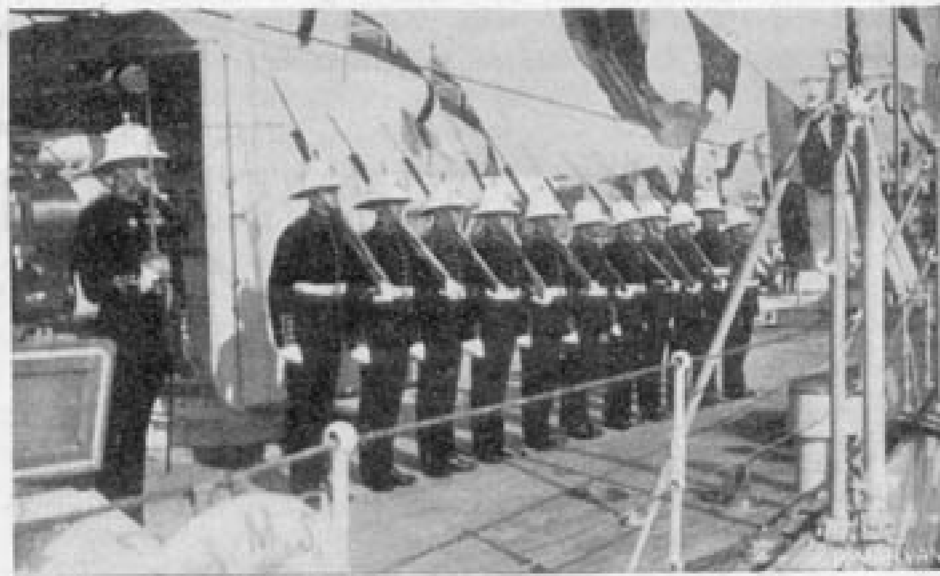
Această divizie aflată sub comanda C Amiralului Tottenham F L a sosit în portul Constanţa în ziua de 23 Septembrie. Crucişetorul *Curaçao, Colombo, Curlew şi Ceres.* Caracteristicele acestor vase care constituesc un grup omogen variază între 4200—4290 tone. Anul lansărei: Colombo (1919) restul 1917.

Viteza 29 mile. Puterea maşinilor 40.000 cai, 2 elici, rază de acţiune 2000 mile cu 28 noduri.

Dimens.: Lung. 129, 5 Lăţime, 13,1 pescaj, 4.3 Personal 400—437. Armament: 5 tun. duble 152,4; 2—76 m. m.; 4—47; 2—37,10 mitraliere, 8 tuburi duble de 533 pe borduri.

Submarinul se numeşte Rover, a fost lansat în 1930, are un deplasament de 1457 la supr. şi 2015 scufundat, viteză 17,5, armament, 1—102,2 mitr. 8 tub. de 533 m. m. Maşini 4.400—1320 hp. dimens. lung 88,3. pers. 55.

M. S. Regele a vizitat vasele în portul Constanţa, după care crucişătoarele *Curasao* şi *Colombo* au plecat pentru Galaţi, unde vor sta până la 4 Octombrie când împreună cu vasele dela Constanţa



Garda de Infanterie de Marină.

vor părăsi apele noastre. Pe tot timpul şederii vaselor atât ofiţerii cât şi echipajul au constituit obiectul unor deosebite atenţiuni.

*

Avis. Se aduce la cunoştinţa *pensionarilor Regiei Autonome P. C. A.* şi celor dela Cassa de Ajutor P. C. A. că, Comitetul de Direcţie



Escadra Engleză intră în portul Constanţa.

al sus numitei Regii le-a aprobat pe anul 1932 câte două permise de liberă călătorie cu vapoarele N. F. R. pentru dânşii şi membrii familiei lor (soţia şi copii minori) pe baza carnetelor de identitate.

Doritorii se vor adresa pentru eliberarea permiselor, Direcţiunei N. F. R. Galaţi.

*

Liga Navală Română, aduce cu plăcere la cunoştinţa membrilor săi că Regia Autonomă a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă cu ordinul No. 6438 din 9 Iulie crt. acordă pentru toţi membrii Ligei Navale Române o reducere de 30 la sută la vapoarele S. M. R., pentru persoane individuale şi pentru grupuri dela 20 în sus 40 la sută.

Iar pentru vapoarele N.F.R.o reducere de 25 la sută şi pentru grupuri de 20 persoane 50 la sută din tarifele în vigoare. Deci, înscrieţi-vă în Liga Navală Română.

Piaţa

Convoiul trece...

In cursul lunei August, Sulina a adăpostit tancuri cu ţiţei şi benzină. Tancuri maritime italiene şi germane, au adus marfă din Rusia pentru Ungaria şi Cehoslovacia.

Acest tranzit pe Dunărea noastră, cu o marfă pe care o avem în cantităţi imense în rezervă în ţara noastră, este dureros. Sunt aproape o mie o sută de kilometri de Dunăre românească, cel mai bun şi mai uşor drum al nostru, ca apa munţilor şi râurilor noastre! Nu numai din punctul de vedere al mândriei noastre, dar şi din cel al interesului nostru economic, te cuprinde jalea, care merge până la revoltă, când munca noastră, produsele noastre, flota noastră, marinarii noştrii, stau neîntrebuinţaţi. Au fost la Sulina 18 tancuri fluviale cu trei remorchere, fără să fi fost pe vre-unul pavilionul românesc. Şi dacă apa asta e bună şi răbdătoare, apoi ataşaţii noştrii comerciali, miniştrii şi consulii noştri, să ne dea datele trebuitoare ca să ne convingă, că pentru noi acestei transporturi erau o imposibilitate, că alţii le pot face şi că pentru ei sunt convenabile, iar pentru noi nu. Dunărea este internaţională, deci nu e posibil ca să împedicăm tranzitul pe Dunăre. Vapoarele Italiene şi Germane cari din Rusia primesc un navlu, nu navigă gratis. Drumul dela Budapesta sau Bratislava e mai eftin decât drumul până la Sulina. Marinarii Austriaci, Unguri sau Germani, nu sunt mai prost plătiţi ca ai noştrii. Nu pretind că cunosc toate laturile problemei, sunt alţii mai competenţi ca mine, am totuşi certitudinea că obstacolul pe care îl văd unii, e prea mic pentru a ne lăsa aşa uşor îndepărtaţi de alţii.

Nu punem umărul cu toţi, nu vrem să eşim din splendida noastră personalitate şi individualitate spre a colabora la urnirea carului din loc. Nici marinarii, nici negustorii nu sunt consultaţi în chestiile comerţului pe apă. Instituţiile cu un caracter comercial nu au contact direct cu viaţa reală, zilnică a pieţei comerciale; sunt roţi dinţate rupte în agrenajul nostru economic. Fiecare din noi ştim tot şi suntem neîntrecuţi în splendida noastră izolare şi capacitate. Nu mai rămâne decât să intre în ţară porumb şi vite de muncă şi atunci vom atinge apogeul. Uităm mereu că nu suntem pasageri şi credem că ne aflăm pe binecuvântatul pământ al acestei ţări numai pentru a-l onora cu prezenţa noastră. Să armonizăm gândurile noastre şi apoi acţiunile noastre. Să asanăm mentalitatea noastră şi atunci nu vom mai avea nevoie de aşa zisele asanări urbane şi rurale, toate menite să compromită ideia de cinste, de muncă şi economie. Vom vedea atunci că şlepurile sau tancurile noastre vor găsi plasament, odată cu ţiţeiul şi munca noastră.

Dela Sulina ele vor lua şi păcură pentru bunkerele cargourilor ce ies din Dunăre, şi portul Constanţa va fi lovit în mişcarea lui, pierzând câteva sute de mii de tone anual.

Vom examina această chestiune într'unul din numerile viitoare.

R. N.

Piaţa lemnului

Lemnul a avut un congres internaţional la Viena, în cursul acestei luni. Au participat delegaţii Austriei, Cehoslovaciei, Jugoslaviei, Poloniei şi României.

S'a format un *comitet al producţiei, industriei şi comerţului lemnului*, cu sediul la Viena, din care fac parte câte doi delegaţi din fiecare stat. Se lucrează la un statut pe baza căruia se va lucra pentru o colaborare comună pentru organizarea exportului.

Dar pe când Statele exportatoare din Europa Centrală se organizează în vederea exportului, Statele importatoare înăspresc mereu măsurile restrictive împotriva importului cherestelei. Belgia, imitând Franţa, a hotărât contigentarea. Pentru noi e foarte trist, căci de când nu mai avem o linie de navigaţie regulată Dunărea-Olanda-Belgia facem prea puţin export de lemne pentru Belgia. Aşa că vom căpăta o foarte mică parte de cotă — şi-i păcat căci Belgia consumă cantităţi mari de scânduri pentru lăzi de ambalagiu.

In Germania acum se proectează sistemul contigentării.

Pare că începe să se realizeze prima afacere de compensaţie între Rusia şi Ungaria.

Rusia trimite stejar şi Ungaria îi va livra în schimb untură.

Să fim atenţi.

In Palestina şi Egipet, marile noastre debuşeuri, ne ameninţă un nou periculos concurent. Cine ar fi crezut că Japonia va veni din Extremul-Orient în Apropiatul Orient să ne concureze cu lemnul ei pentru lăzi de portocale?

Examinaţi harta şi comparaţi distanţa dela Tokio la Iafa cu cea dela Constanţa la Iafa.

Cum le dă mâna Japonezilor să încerce o concurenţă cu noi cari suntem aşa de aproape şi avem o linie maritimă directă şi regulată?

Piaţa petrolului

Delegaţii industriei române de petrol au plecat la Paris pentru a se înţelege cu delegaţii americani asupra măsurilor de executare a Convenţiei dela Paris asupra petrolului.

O înţelegere cu Ruşii nu pare exclusă. România are tot interesul de a adera de fapt la Convenţie. Este de sperat că delegaţii noştr' vor obţine înlesniri pentru a putea realiza şi înţelegerea asupra organizării interne.

EXPORTUL PETROLULUI PRIN PORTUL CONSTANŢA

In luna August s'a exportat: 333.212 tone diferite produse, din care benzină 95.646 tone, lampant 52.727 tone, gaz-oil 58.333 tone, păcură 109.887, uleiuri minerale 8.458 şi ţiţei 8.161 tone.

Piaţa Navlurilor

După o acalmie destul de lungă, toţi am sperat că luna Septembrie va aduce o înviorare la navlurile locale, dar situaţia anemică a navlurilor maritime continuă încă. Singura ameliorare este că pe piaţă se găseşte destulą marfă, pentru vasele ce sunt pe Dunărea, a căror încărcare speram să fie mai expeditivă. La această dată se află în Dunăre vre-o 30 vase maritime, nu sunt multe dacă am lua ca exemplu epoca de altă dată.

Agenţii noştrii din Dunăre, fiindcă au păţit-o de câte-va ori, anul acesta sunt destul de rezervaţi, în ce priveşte navlosirile de speculaţie; asemenea şi casele mari de export, nu prea au navlosit multe vase pe cont propriu.

Navlurile cerealelor din Dunăre sunt:

Pentru Anvers-Rotterdam 10/3—10/6 shillings.

Pentru Anglia 12/3—12/6 shillings.

Pentru Danemarca 13—13/3 shillings.

Pentru Mediterana, Oran, Marsitia, Genova etc 10—11 shillings.

Pentru Adriatica 10—10/6 shillings.

Cherestea. Sunt ceva cereri, pentru mai multe porturi din Orient şi Italia, şi se zice că Egyptul, unul din cei mai buni clenţi ai noştri de cherestea, după un timp de ignorare a revenit din nou la piaţa noastră, făcând destule cumpărături. Să sperăm că de acum înainte nu va lipsi depe piaţa noastră.

Navlurile sunt următoarele:

Pentru Grecia 6—6¼lire engleze pro vagon.

Pentru Syria-Palestina 6—6½ lire engleze pro vagon.

Pentru Alexandria 5½ lire engleze pro vagon.

Pentru Italia 7 lire engleze pro vagon.

In portul Brăila sunt vasele Katerina şi Costas care descarcă vr'o 8000 tone de grâu din Rusia pentru Cehoslovacia, şi se zice c'ar fi de transbordat o cantitate totală de 100.000 tone.

Societatea italiana „Atlantide" din Genova, a început cu vasele sale, Atlantide, Anfitrite şi Goffredo Mameli, să facă o linie regulată între Danemarca şi Malta, Africa, Spania, Marsilia şi porturi italiene, al doilea ei vapor fiind sub încărcare în portul Brăila.

In Dunăre avem apele destul de scăzute, totuşi navigaţia în Dunăre este de 23 picioare engleze şi bara de 23 picioare, ceeace este destul de mulţumitor din partea Comisiunei Europene, să sperăm că aceste adâncimi vor continua în tot anul. S. V.

Piaţa Cerealelor

In cursul lunei Septembrie s'a resimţit o uşoară ridicare la preţul cerealelor în special la grâu, orz şi mazăre, însă sub influenţa concurenţei sovietice piaţa a stagnat. Orzul care nu fusese oferit de ruşi în mare cantitate în prezent a suferit scăderi mari.

Porumbul vechiu se cere redus în schimb porumbul nou este foarte căutat.

Grâul se caută în special pentru consumul intern şi morile au acaparat mari cantităţi.

Secara, deşi staţionară, are un preţ destul de bun.

Preţurile sunt cam următoarele:

Grâul 470—480 lei suta part.; orz 212—217 lei suta; porumb 198—229 lei suta, secara 340—370 lei suta; fasole 250—310 lei suta.

Bibliografie

Ports of the London & North Eastern Railway (1932) un elegant volum, cu numeroase ilustraţii din care se văd progresele pe care compania de drum de fier „London and North Eastern" le-a adus porturilor Grimsby, Immingham, Hull, Middlesbrough, Hartlepools, Tyne, Silloth, Burntisland, Alloa, Methil şi Tayport pentru intensificarea traficului combinat şi pescăriilor.

Progresele sunt uimitoare, ţinând seamă că e vorba de o societate particulară.

A apărut ediţia II-a din *Procedura In Caz de Avarii şi Sinistre Maritime* aplicabil şi în navigaţia fluvială, cuprinzând pe lângă importante indicaţiuni şi tipuri formulare de procedură, ultimul text al *Regulelor York-Anvers* modificate în urma conferinţei internaţionale de la Stocholm.

O recomandăm ca fiind de mare folos comandanţilor navelor de comerţ precum şi oficiilor consulare înaintea cărora trebuesc să se îndeplinească formele prevăzute de lege în materie de avarii generale sau particulare.

Codul Maritim şi *Fluvial* cuprinzând toate legile şi regulamentele de caete şi ordine circulare referitoare la navigaţia comercială tipărit în 1922 fiind epuizat s'a pus din nou sub tipar, revăzut şi complectat cu noile legi şi regulamente survenite între timp.

Poşta

Aducem mulţumirile noastre d-lui Căpitan Dumitriu Alexandru, comandantul vaporului „Oltenia", d-lui Căpitan Diaconescu Nicolae, comandantul vaporului „Principele Barbu Ştirbey", d-lor ofiţeri şi echipajelor acestor două vapoare, pentru concursul ce ne-a dat, inscriindu-se cu toţii în Liga Navală Română şi abonându-se cu toţii până la ultimul om la revista noastră.

*

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ aduce pe această cale cele mai calde mulţumiri d-lor Comandanţi de Garnizoane, plus d-lor Prefecţi, Primari şi Căpitani de Porturi precum şi tuturor persoanelor din întreaga ţară, cari au binevoit a contribui la marea operă de propagandă a Ligii Navale, cu ocazia *„PATRONUL MARINEI"* în ziua de 15 August (Sf. Maria).

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETAM IN FIECARE NUMAR AL REVISTEI NOASTRE.— Din neştiinţă—sau chiar cu rea credinţă — se comentează adesea chestiunea colectărei, prin subscripţie publică, a unei sume de bani pentru *Flota Naţională*, încă din anul 1914.

Opinia publică trebue mereu luminată asupra situaţiei acestui fond. In mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Intrebarea persistă încă şi azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un milion franci aur *Casei Schneider*, din Franţa, pentru construcţia unui *submarin*. Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziţionat de către Marina Franceză. Suma a fost reţinută de şantierul francez, pentrucă Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniţii şi material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.



M. S. Regele Carol vizitează noul vapor «Ardealul».

Unde sunt vapoarele dela S. M. R.

DACIA, comand. M. Hrubes, la 8 Oct. pleacă din Constanţa în cursă pentru Istamb.-Pireu-Beirut-Alexandria-Pireu-Instanb.-Constanţa.

ROMANIA, comand. C-dor Al. Ştiubei, la 1 Oct. pleacă din Constanţa în cursă pentru Istanb.-Pireu-Alexandria.

REGELE CAROL. In rezervă la Constanţa.

PRINCIPESA MARIA, comand. C-dor N. Mărăcineanu, la 10 Oct. pleacă din Constanţa în cursă pentru Varna-Istanb.-Salonic.

DUROSTOR, comand. C-dor M. Marcu, la 9 Oct. pleacă din Galaţi cu călători şi mărfuri pentru Grecia.

ARDEAL, comand. Căpt. C-dor Răşcanu, la 28 Sept. a plecat din Constanţa pentru Anvers sau Rotterdam, Anglia cu un încărcământ de cereale.

Vapoare de marfă:

BUCUREŞTI, comand. M. Buzagiu, la 25 Oct. pleacă din Galaţi cu călători şi mărfuri pentru Alexandria, Haifa, Iaffa, Beirut.

CONSTANŢA, comand. O. Asingher. In Dunăre dela 16 Sept.

IAŞI, comand. Gh. Bădescu, la 26 Sept. a plecat din Galaţi cu mărfuri şi călători pentru Beirut, Haifa, Iaffa, P.-Said.

CARPAŢI, comand. I. Antonescu, la 18 August a plecat din Dunăre cu cereale şi scânduri pentru Rotterdam şi Rouen.

DOBROGEA, comand. V. Mihu, la 13 Oct. pleacă din Galaţi cu călători şi mărfuri pentru Beirut, P. Said, Haifa, Iaffa.

BUCEGI, comand. Em. Paraschivescu, la 6 Sept. a plecat din Dunăre cu cereale şi scânduri pentru Africa şi Occident.

OITUZ, comand. N. Manguş. Incarcă mărfuri în Dunăre pentru Levant.

ITINERARUL LINIEI CONSTANŢA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMÂNI DE VAPORUL „PRINCIPESA MARIA"

(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	Legăturile cu trenurile *)	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI									
CONSTANŢA	§ 1	Plecarea, Luni ora 11	29 Aug.	12 Sept.	26 Sept.	10 Oct.	24 Oct.	7 Nov.	21 Nov.	5 Dec.	19 Dec.
VARNA	§ 2	Sosire Luni ora 17^{30}	29 Aug.	12 Sept.	26 Sept.	10 Oct.	24 Oct.	7 Nov.	21 Nov.	5 Dec.	19 Dec.
	§ 3	Plecare „ „ 22	„	„	„	„	„	„	„	„	„
ISTANBUL	§ 4	Sosire Marţi ora 10	30 Aug.	13 Sept.	27 Sept.	11 Oct.	25 Oct.	8 Nov.	22 Nov.	6 Dec.	20 Dec.
	§ 5	Plecare „ „ 16	„	„	„	„	„	„	„	„	„
SALONIC	§ 6	Sosire Miercuri ora 19^{30}	31 Aug.	14 Sept.	28 Sept.	12 Oct.	26 Oct.	9 Nov.	23 Nov.	7 Dec.	21 Dec.
	§ 7	Plecare Joi „ 15	1 Sept.	15 „	29 „	13 „	27 „	10 „	24 „	8 Dec.	22 „
ISTANBUL	§ 4	Sosire Vineri ora 18^{30}	2 Sept.	16 Sept.	30 Sept.	14 Oct.	28 Oct.	11 Nov.	25 Nov.	9 Dec.	23 Dec.
	§ 8	Plecare Sâmbătă „ 9^{35}	3 „	17 „	1 Oct.	15 „	29 „	12 „	26 „	10 „	24 „
VARNA	§ 2	Sosire Sâmbătă ora 20^{30}	3 Sept.	17 Sept.	1 Oct.	15 Oct.	29 Oct.	12 Nov.	26 Nov.	10 Dec.	24 Dec.
	§ 3	Plecare „ „ 23^{00}	„	„	„	„	„	„	„	„	„
CONSTANŢA	§ 9	Sosire Duminecă ora 4	4 Sept.	18 Sept.	2 Oct.	16 Oct.	30 Oct.	13 Nov.	27 Nov.	11 Dec.	25 Dec.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „DACIA“ ŞI „ROMÂNIA“

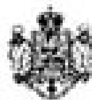
Linia I: Constanța — Istanbul — Pireu — Alexandria — Pireu — Istanbul — Constanța

Linia II: Constanța — Istanbul — Pireu — Beirut — Haifa — Alexandria — Pireu — Istanbul — Constanța

Linia III: Constanța — Istanbul — Pireu — Alexandria — Haifa — Beirut — Pireu — Istanbul — Constanța

(Sub rezervă de modificări fără aviz prealabil)

PORTURI DE ESCALĂ		Legăturile cu trenurile*	Ziua și ora de plecare și sosire			Dacia (II)	România (I)	Dacia (III)	România (I)	Dacia (II)	România (I)	Dacia (III)	România (I)	Dacia (II)	România (I)	Dacia (III)	România (I)	Dacia (II)	România (I)	Dacia (III)	România (I)	Dacia (II)
			Linia I	Linia II	Linia III																	
CONSTANŢA	plecare	§ 10	Sâmb. ora 23	Sâmb. ora 23	Sâmb. ora 23	10 Sep.	17 Sep.	24 Sep.	1 Oct.	8 Oct.	15 Oct.	22 Oct.	29 Oct.	5 Nov.	12 Nov.	19 Nov.	26 Nov.	3 Dec.	10 Dec.	17 Dec.	24 Dec.	21 Dec.
ISTAMBUL	sosire	§ 11	Dum. ora 16	Dum. ora 16	Dum. ora 16	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 Ian.
	plecare	§ 12	Luni „ 10	Luni „ 10	Luni „ 10	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „
PIREU	sosire	§ 13	Marți ora 14	Marți ora 12	Marți ora 14	13 „	20 „	27 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 Nov.	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „
	plecare	§ 14	„ „ 19	„ „ 14	„ „ 19	13 „	20 „	27 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 „	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „
BEIRUT	sosire	§ 15	—	Joi ora 14	—	15 „	—	—	—	13 „	—	—	—	10 „	—	—	—	8 „	—	—	—	5 „
	plecare	§ 16	—	„ „ 24	—	15 „	—	—	—	13 „	—	—	—	10 „	—	—	—	8 „	—	—	—	5 „
HAIFA	sosire	§ 17	—	Vineri ora 6	—	16 „	—	—	—	14 „	—	—	—	11 „	—	—	—	9 „	—	—	—	6 „
	plecare	§ 18	—	„ „ 12	—	16 „	—	—	—	14 „	—	—	—	11 „	—	—	—	9 „	—	—	—	6 „
ALEXANDRIA	sosire	§ 19	Joi ora 10	Sâmb. ora 8	Joi ora 10	17 „	22 „	29 „	6 „	15 „	20 „	27 „	3 „	12 „	17 „	24 „	1 Dec.	10 „	15 „	22 „	29 „	7 „
	plecare	§ 20	Vineri „ 15	Dum. „ 15	Vineri „ 15	18 „	23 „	30 „	7 „	16 „	21 „	28 „	4 „	13 „	18 „	25 „	2 „	11 „	16 „	23 „	30 „	8 „
HAIFA	sosire	§ 17	—	—	Sâmb. ora 12	—	—	1 Oct.	—	—	—	29 „	—	—	—	26 „	—	—	—	24 „	—	—
	plecare	§ 18	—	—	Dum. „ 2	—	—	2 „	—	—	—	30 „	—	—	—	27 „	—	—	—	25 „	—	—
BEIRUT	sosire	§ 15	—	—	Dum. ora 7.30	—	—	2 „	—	—	—	30 „	—	—	—	27 „	—	—	—	25 „	—	—
	plecare	§ 16	—	—	„ „ 10	—	—	2 „	—	—	—	30 „	—	—	—	27 „	—	—	—	25 „	—	—
PIREU	sosire	§ 13	Dum. ora 7	Marți ora 7	Marți ora 11	20 „	25 „	4 „	0 „	18 „	23 „	1 Nov.	6 „	15 „	20 „	29 „	4 „	13 „	18 „	27 „	1 Ian.	10 „
	plecare	§ 14	„ „ 13	„ „ 13	„ „ 14	20 „	25 „	4 „	9 „	18 „	22 „	1 „	6 „	15 „	20 „	29 „	4 „	13 „	18 „	27 „	1 „	10 „
ISTANBUL	sosire	§ 11	Luui ora 15	Mierc. ora 15	Mierc. ora 16	21 „	26 „	5 „	10 „	19 „	24 „	2 „	7 „	16 „	21 „	30 „	5 „	14 „	19 „	28 „	2 „	11 „
	plecare	§ 12	Marți „ 11	Joi „ 11	Joi „ 11	22 „	27 „	6 „	11 „	20 „	25 „	3 „	8 „	17 „	22 „	1 Dec.	6 „	15 „	20 „	29 „	3 „	12 „
CONSTANŢA	sosire	§ 21	Mierc. ora 4	Vineri ora 4	Vineri ora 4	23 „	28 „	7 „	12 „	21 „	26 „	4 „	9 „	18 „	23 „	2 „	7 „	16 „	21 „	30 „	4 „	13 „



NAVIGAȚIUNEA FLUVIALĂ ROMANĂ

MERSUL VAPOARELOR DE PASAGERI

Cu începere dela 22 Maiu 1932 până la alte dispozițiuni

Orariul de vară al Europei Occidentale

Linia Brăila-Tulcea-Ismail-Vâlcov

In toate zilele

Brăila . . .	plecare	7^{30}	Vâlcov . .	plecare	4^{00}
Galați . . .	(sosire	8^{30}	Chilia-Veche	„	5^{30}
	(plecare	9^{00}	Chilia-Nouă	„	7^{00}
Reni . . .	„	10^{00}	Câșlița . .	„	8^{20}
Isaccea . .	„	11^{20}	Ismail . . .	„	10^{00}
Tulcea . . .	(sosire	11^{50}	Tulcea . .	(sosire	11^{50}
	(plecare	13^{10}		(plecare	12^{00}
Ismail . . .	„	14^{40}	Isaccea . .	„	14^{00}
Câșlița . .	„	16^{00}	Reni . . .	„	16^{00}
Chilia-Nouă	„	17^{25}	Galați . . .	(sosire	17^{20}
Chilia-Veche	„	17^{40}		(plecare	19^{00}
Vâlcov . .	sosire	19^{00}	Brăila . . .	„	20^{15}

Linia Tulcea-Sulina

In toate zilele

Tulcea . . .	plecare	14^{00}	Sulina . . .	plecare	6^{00}
Sulina . . .	sosire	18^{30}	Tulcea . . .	sosire	11^{00}

In legătură cu vapoarele care merg dela Tulcea și Brăila

Linia Galați-Brăila

In toate zilele

Galați plecare	7^{30}	10^{15}	12^{45}	16^{30}	și	19^{00}
Brăila „	7^{30}	9^{00}	11^{30}	16^{30}	„	20^{00}

Linia Măcin-Brăila

In toate zilele

Măcin plecare	7^{00}	și	15^{00}
Brăila „	10^{00}	„	17^{45}

In ziua de 15 ale fiecărei luni vaporul nu face curse

Linia Brăila-Piatra-Frecăței

In toate zilele

Brăila . .	plecare	8^{00}	Piatra-Frecăței plec.		15^{00}
Măcin . .	„	9^{30}	Picineaga . . .	„	15^{50}
Carcaliu . .	„	10^{30}	Turcoaia . . .	„	16^{45}
Iglița . . .	„	11^{05}	G.-Armanului	„	17^{05}
G.-Armanului	„	11^{35}	Iglița	„	17^{20}
Turcoaia .	„	12^{10}	Carcaliu . . .	„	17^{55}
Picineaga .	„	13^{35}	Măcin	„	18^{30}
Piatra-Frecăței	sos.	14^{45}	Brăila . . .	sosire	19^{35}

In ziua de 20 ale fiecărei luni vaporul nu face curse

Linia Ostrov-Silistra-Călărași

In toate zilele

Ostrov . .	plecare	6^{00}	Silistra . .	plecare	13^{30}
Silistra . .	(sosire	6^{35}	Călărași . .	(sosire	14^{15}
	(plecare	7^{00}		(plecare	14^{30}
Călărași . .	(sosire	7^{54}	Silistra . .	(sosire	15^{30}
	(plecare	8^{00}		(plecare	15^{45}
Silistra . .	(sosire	9^{00}	Călărași . .	(sosire	16^{30}
	(plecare	10^{00}		(plecare	19^{00}
Călărași . .	(sosire	10^{45}	Silistra . .	(sosire	20^{00}
	(plecare	11^{45}		(plecare	20^{15}
Silistra . .	sosire	12^{45}	Ostrov . .	sosire	21^{00}

In legătură cu sosirea și plecarea trenurilor din Călărași

Linia Oltenița Turtucaia

In toate zilele

Turtucaia .	plecare	5^{50}	Oltenița .	plecare	15^{40}
Oltenița .	(sosire	6^{10}			
	(plecare	7^{00}	Turtucaia .	(sosire	16^{00}
Turtucaia .	(sosire	6^{20}		(plecare	17^{00}
	(plecare	8^{30}			
Oltenița .	(sosire	8^{50}	Oltenița .	(sosire	17^{20}
	(plecare	9^{10}		(plecare	20^{50}
Turtucaia .	(sosire	9^{30}			
	(plecare	12^{30}			
Oltenița .	sosire	12^{50}	Turtucaia .	sosire	21^{10}

In legătură cu sosirea și plecarea trenurilor din Oltenița

Linia Galați-Silistra

Marți			Joi		
Galați . . .	plecare	6^{00}	Silistra . .	Plecare	6^{30}
Brăila . . .	(sosire	7^{30}	Oltina . . .	„	8^{30}
	(plecare	8^{00}	Rasova . .	„	9^{30}
G.-Gârluței	„	11^{45}	Cernavoda .	(sosire	10^{15}
G.-Ialomiței	„	13^{30}		(plecare	10^{30}
Hârșova . .	„	14^{30}	Topalu . . .	„	11^{45}
Topalu . .	„	16^{00}	Hârșova . .	„	13^{10}
Cernavoda	(sosire	17^{40}	G.-Ialomiței	„	13^{35}
	(plecare	17^{45}	G.-Gârluței	„	14^{30}
Rasova . .	„	18^{45}	Brăila . . .	(sosire	17^{00}
Oltina . . .	„	20^{20}		(plecare	17^{15}
Silistra . .	sosire	23^{30}	Galați . . .	sosire	18^{30}

Linia Galați-Turnu-Severin

Duminică și Joi

Galați . .	plecare	6^{00}	
Brăila . .	(sosire	7^{30}	Duminică și Joi
	(plecare	8^{00}	
G.-Gârluței	„	11^{45}	
G.-Ialomiței	„	13^{30}	
Hârșova .	„	14^{30}	
Topalu .	„	16^{00}	
Cernavoda	(sos.	17^{40}	
	(plec.	17^{45}	
Rasova .	„	18^{45}	
Oltina .	„	20^{20}	
Silistra .	(sosire	23^{30}	
	(plecare	0^{30}	
Oltenița	(sosire	4^{30}	Luni și Vineri
	(plecare	4^{45}	
Turtucaia	„	3^{20}	
Giurgiu	(sosire	9^{59}	
	(plecare	11^{15}	
Rusciuc ora bulgară 10,45		11^{45}	
Zimnicea	(sosire	16^{40}	
	(plecare	16^{45}	
T.-Măgurele	(sos.	19^{45}	
	(plec.	20^{00}	
Corabia	(sosire	22^{45}	
	(plecare	23^{15}	
Bechet	plecare	2^{54}	Marți și Sâmb.
L.-Palanca ora bulg. 645		7^{45}	
Calafat	sosire	11^{35}	
	plecare	12^{00}	
Cetate	„	13^{10}	
Gruia	„	15^{30}	
Crivina	„	18^{45}	
T.-Severin	sosire	21^{45}	

Luni și Joi

T.-Severin	plecare	14^{00}	
Crivina .	„	16^{00}	Luni și Joi
Gruia . .	„	18^{00}	
Cetatele .	„	19^{45}	
Calafat .	(sosire	20^{30}	
	(plecare	20^{45}	
L.-Palenca ora b. 22,10		23^{01}	
Bechet .	plecare	2^{00}	
Corabia	(sosire	5^{00}	Marți și Vineri
	(plecare	5^{20}	
T.-Mogurele	(sos.	7^{10}	
	(plec	7^{20}	
Zimnicea	(sosire	9^{15}	
	(plecare	9^{20}	
Rusciuc ora bulg. 11.00		12^{00}	
Giurgiu	(sosire	12^{20}	
	(plecare	13^{20}	
Turtucaia	„	15^{50}	
Oltenița	(sosire	16^{10}	
	(plecare	16^{25}	
Silistra	„	19^{10}	
Oltina	„	21^{10}	
Rasova	„	22^{10}	
Cernavoda	(sos.	22^{50}	
	(plec.	22^{10}	
Topalu	„	0^{40}	
Hârșova .	plecare	1^{55}	Mercuri și Sâmb.
G.-Ialomiței	„	2^{40}	
G.-Gârluței	„	3^{00}	
Brăila	(sosire	6^{20}	
	(plecare	6^{15}	
Galați	sosire	8^{15}	

In legătură cu vapoarele de la T.-Severin spre Baziaș

Linia Turnu-Severin-Baziaș

Mercuri și Duminică			Luni și Joi		
T.-Severin .	plecare	9^{00}	Baziaș	plecare	4^{30}
Adakaleh .	„	8^{45}	Moldova	„	5^{45}
Orșova .	„	9^{30}	Drencova	„	7^{25}
Svinița .	„	12^{10}	Svinița	„	8^{25}
Drencova .	„	14^{00}	Orșova	„	10^{30}
Moldova .	„	17^{30}	T.-Severin	sosire	11^{30}
Baziaș .	sosire	19^{00}			

In legătură cu vapoarele de la T.-Severin spre Galați

Linia Giurgiu-Rusciuc

In toate zilele

Giurgiu	plecare	5^{30}	10^{00}	16^{00}	și	21^{55}
Rusciuc		6^{00}	12^{15}	19^{00}	„	22^{15}
	(ora bulgară)	5^{00}	11^{15}	18^{00}	„	21^{15}

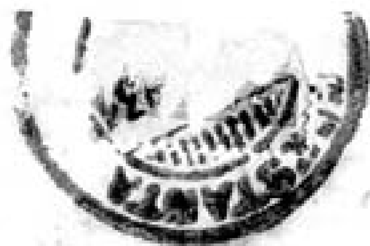
In legătură cu sosirea și plecarea trenurilor Giurgiu-Rusciuc

LINIA CALAFAT-VIDIN VA FI DESERVITĂ DE O ȘALUPA LA CERERE

Eventuale întârzieri sau anularea unor curse nu dau dreptul la despăgubiri



INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUCUREȘTI, BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA, 10





Prețul Lei 25.—